Government of Canada
Regional Industrial Expansion

Gouvernement du Canada
Expansion industrielle régionale

Canada

Report on the Canadian Automotive Industry in 1985

88-01952/

REPORT ON THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY IN 1985

P.U. 2629

FOREWORD

This is the third annual report on the Canadian automotive industry prepared by the Automotive Directorate of the Department of Regional Industrial Expansion. The report provides comprehensive analysis and an assessment of the performance of the Canadian Automotive Industry in 1985, as well as of the related global developments affecting the industry. The report also contains extensive historical statistics of major interest to the industry, industry analysts and researchers.

This year, Hussain B. Choudhry served as the principal analyst and had overall responsibility for the preparation of the report. Lynn MacDiarmid prepared the statistical material for the report.

The report greatly benefitted from the constructive and valuable comments provided by the representatives of Canadian Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA), Automotive Parts Manufacturers Association (APMA), Canadian Auto Workers (CAW), General Motors of Canada, Ford Motor Company of Canada and Chrysler Canada. The Department appreciates the invaluable assistance provided by these individuals and organisations during the preparation of this report.

Automotive, Marine and Rail Branch
Department of Regional Industrial Expansion
1987

TABLE OF CONTENTS

		PAGE
INTRODUCTION		1
CHAPTER I	CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENTS IN 1985	1
	Synopsis	1
	Federal Government Initiatives	1
	Major Investment Announcements	3
	Vehicle Assemblers in 1985	4
	Commercial Vehicle Production	5
	Passenger-car Sales	5
	Canada-United States Trade in Automotive Products	8
	Automotive Trade with Overseas Countries	11
	Employment and Labour Relation Trends	13
CHAPTER II	FINANCIAL PERFORMANCE AND COST-CONTROL TRENDS IN THE CANADIAN VEHICLE-MANUFACTURING INDUSTRY	16
	Introduction	16
	Cost-control Trends	16
	Productivity Trends	18
	Financial Performance of Canadian Vehicle Manufacturers	19
CHAPTER III	PERFORMANCE AND COMPETITIVE CONDITIONS IN THE CANADIAN AUTOMOTIVE-PARTS INDUSTRY	26
	External Developments	26
	Structure of the Canadian Parts Sector	26
	Auto-parts Shipments	28
	Canadian Cost Advantage	30
	Out-sourcing Trends	30
CHAPTER IV	THE INTERNATIONAL ENVIRONMENT	33
	Synopsis	33
	United States Automotive Industry	35
	European Automobile Industry	38
	Japanese Motor-vehicle Industry	41
	South Korean Motor-vehicle Industry	43
	Other Developing Countries	45
CHAPTER V	AUTOMOTIVE INDUSTRY OUTLOOK	46
	International Developments Affecting the Canadian Automotive Industry	46
	Factors Affecting Canadian Vehicle Demand	47
	Other Factors Influencing Automobile Demand	48
	Canadian Market Forecast	49
	Outlook for Canadian Vehicle Manufacturers	49
	Outlook for Suppliers	50

TEXT TABLES

		PAGE
Table 1	Canadian Motor-vehicle Production, 1978-1985	4
Table 2	Passenger-car Sales in Canada, 1978-1985	6
Table 3	Canada-United States Trade in Automotive Products, 1983-1985	10
Table 4	Canada-Overseas Countries Trade in Automotive Products ..	13
Table 5	Cost and Revenue Trends -- Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers, 1981-1985	16
Table 6	Employment Payroll Cost and Revenue -- Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers	18
Table 7	Canadian Vehicle Output Per Employee -- Big-Three Vehicle Manufacturers, 1981-1985	18
Table 8	Financial Performance of the Four Major Assemblers in Canada, 1978-1985	20
Table 9	Return on Assets of Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers, 1984-1985	21
Table 10	Structure of the Canadian Automotive-parts Industry	27
Table 11	Capital Investment in Canadian Automotive-parts Industry, 1978-1985	30
Table 12	Canadian Imports of Automotive Parts from Selected Countries	31
Table 13	World Motor-vehicle Production Trends	33
Table 14	Foreign Plants in North America	37
Table 15	Japanese Market Penetration in Europe, 1983-1985	41
Table 16	Passenger-car Sales Forecast for Canada	49

TEXT ILLUSTRATIONS

Figure 1	Canadian Motor-vehicle Production, 1978-1985	5
Figure 2	Passenger-car Sales in Canada, 1978-1985	7
Figure 3	Commercial-vehicle Sales in Canada, 1980-1985	8
Figure 4	Canada-U.S. Trade in Automotive Products, 1979-1985	9
Figure 5	Canada-Overseas Trade in Automotive Products, 1979-1985	12
Figure 6	Employment in the Canadian Automotive Industry by Sector, 1978-1985	14
Figure 7	Net Sales of the Four Major Assemblers in Canada, 1978-1985	19
Figure 8	Canadian Motor-vehicle Parts Shipments, 1978-1985	29
Figure 9	World Motor-vehicle Production Trends	34

INTRODUCTION

This Annual Report on the Canadian Automotive Industry is published by the Department of Regional Industrial Expansion (DRIE) in response to the 1978 and 1983 Automotive Industry Task Forces' recommendations that a report on the performance of the automotive industry be published annually.

The basic conclusions of this report are that the industry has made significant progress in restructuring and in introducing new product lines. However, the North American automobile industry continues to face a serious competitive challenge from Japan and from several newly industrialized countries. The industry continued to narrow the Japanese cost advantage, particularly in the production of small cars.

During the last three years there have been dramatic improvements in the health and performance of the automotive industry. The industry made record profits, which enabled it to make the necessary investments in new plants and products and to incorporate advanced manufacturing technologies. Significant progress has been made in increasing productivity, reducing costs and lowering break-even levels. The labour relations environment also has improved.

These industry efforts were supported by federal and provincial government policies aimed at enhancing the competitiveness of the industry and promoting industrial growth and trade performance. Some of these are detailed in Chapter 1 of this report.

Although government policies will continue to provide economic and business environments that are conducive to the enhancement of industrial growth and trade expansion, the efforts to achieve these goals are being made by the industry in order to respond to the increasing competitive challenges facing it. However, continued and fresh exchanges between all parties influencing the sector will be necessary to ensure that the automotive industry will continue to contribute fully to the Canadian economy.

The year 1985 marked the twentieth anniversary of the Canada-United States Automotive Products Trade Agreement (APTA), commonly known as the Auto Pact. The Agreement provides for duty-free trade in original automotive equipment between the two countries, and has been instrumental in the dramatic expansion of bilateral trade. Two-way Canada-United States trade in automotive products has grown from $1.2 billion in 1965 to $62.6 billion in 1985. Approximately 95 percent of the total Canada-United States trade in automotive products is covered under the terms of APTA.

CHAPTER I

CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY DEVELOPMENTS IN 1985

SYNOPSIS

The automotive industry continued to play a major role in the Canadian economic recovery in 1985, exhibiting remarkable strength in its performance for the third consecutive year.

The industry had record sales of 1 137 119 passenger cars in 1985, 17.1 percent higher than the 971 000 cars sold in 1984 and the industry's highest since the previous record of one million cars sold in 1979. The Canadian truck market exhibited even greater strength with a 26.1 percent increase to a record of 393 716 trucks sold in 1985, up from 312 292 trucks sold in 1984. Production of cars and commercial vehicles (trucks and buses) also reached a new record of 1 930 300 units, a 5.5 percent increase from the previous record established in 1984, when 1 830 000 vehicles were produced in Canada. Automotive parts shipments, in terms of nominal value, increased 10.9 percent to $11.3 billion, up from $10.2 billion in 1984, more than double the level of 1982.

This increased strength pushed Canadian automotive industry employment to a new record of 129 000 employees, up from 124 000 in 1984, almost 30.8 percent higher than 1982 when the Canadian automotive employment was 98 700 workers. These developments can be attributed to several favourable economic factors, such as a sustained economic recovery, lower interest rates and an increase in real disposal income, all of which raised the vehicle demand level to an all-time high.

Canadian GNP showed an impressive 4.5 percent growth, marking the third consecutive year of economic recovery. Domestic spending, largely led by consumer spending, more than offset a weakening trade sector and led a rebound in business investment. Inflation remained moderate, averaging 4.0 percent in 1985, slightly down from 4.4 percent in 1984. Overall Canadian employment rose 2.8 percent and the unemployment rate fell through the year from 11.2 percent in January to 10 percent in December of 1985.

FEDERAL GOVERNMENT INITIATIVES

The federal government has taken a number of initiatives to improve the economic and trade environment in support of the industry.

Automotive Industry Annual Report

The Department of Regional and Industrial Expansion provides comprehensive analyses and statistical information as well as an assessment of the

industry's performance and its future prospects through the publication of an annual report. This 1985 edition is the third annual report published.

Human Resources

The government recognized the human resources problem associated with the massive competitive challenges facing the Canadian automotive industry. In January, 1985, the Minister of Manpower and Immigration, in conjunction with the provinces of Quebec and Ontario, established a private sector Human Resource Task Force to conduct a study of the Canadian automotive industry. The co-chairpersons of the Task Force were:

Maurice C. Fertey, president, American Motors (Canada) Inc.;
Patrick J. Lavalle, president, Automotive Parts Manufacturers Association; and
Robert White, president, Canadian Automotive Workers (CAW).

The study was submitted to the Minister of Manpower and Immigration at the beginning of 1986. It dealt with several issues concerning human resource management, skill requirements, labour training and mobility and the impact of competitive factors on employment levels in the automotive industry. The report is currently being reviewed.

Trade Policy

The Canadian government continued to work with the Japanese Government to limit exports of Japanese vehicles under the Voluntary Export Restraints Arrangements (VER) to assist the industry in its efforts to continue restructuring programs and to prevent disruption in the Canadian market.

On July 13, 1985, the Canadian government reached an understanding with the Japanese Ministry of International Trade and Industry (MITI) to limit exports of Japanese passenger-cars to Canada in the period from April 1, 1985 to March 31, 1986 to about 18 percent of the anticipated 1985 Canadian passenger-car market.

Investment

The Canadian government has continued to encourage investment in the sector by both domestic and foreign automobile and parts manufacturers. In the parts sector a number of initiatives were undertaken to promote joint-ventures and technology exchanges between Canadian and Japanese parts manufacturers.

Value-added

The government continued to encourage Asian and European manufacturers to source automotive parts in Canada. The Canadian automotive parts manufacturing sector was involved in seminars, trade missions and other activities aimed at improving its competitiveness.

Customs Measures

On May 24, 1985, in response to industry's concerns, the Minister of Finance announced new amendments to the Customs Tariff Act to replace the free General Preferential Tariff (GPT) rate on imports of motor vehicle parts from developing countries with a rate of two-thirds of the Most-Favoured Nations (MFN) rate, equivalent to about seven percent. As of January 1, 1987, automobiles and other motor vehicles from developing countries also will be subject to two-thirds of the MFN rate, which will be about six percent at that time as a result of the reductions in rates stemming from the Tokyo Round of Multilateral Trade Negotiations. These measures were in response to a recommendation from the Automotive Task Force.

MAJOR INVESTMENT ANNOUNCEMENTS

Foreign Investment

In recent years, the Canadian government has been encouraging Asian automotive companies to invest in Canada in order to increase and enhance the Canadian automotive-manufacturing base. In 1985, major foreign investments in automobile assembly and parts plants for Canada were announced by the Japanese and Korean automotive companies:

On July 22, 1985, Toyota Motor Corporation announced that it would establish an integrated automobile assembly plant in Cambridge, Ontario. The estimated direct capital investment will be on the order of $400 million and will have an annual first-stage output of 50 000 automobiles of the 1.6-litre class. The assembly plant will provide employment for about 1000 workers.

On August 29, 1985 Hyundai Motor Company of South Korea announced it would invest more than $300 million to establish a passenger-car assembly plant in Canada. The plant will be located at Bromont, Quebec, and will begin production in 1988 with an estimated capacity of 100 000 units by 1990. The plant will employ about 1200 workers.

Honda announced that it would double its investment at Alliston, Ontario, to $200 million and would increase production to 80 000 units per annum. The new plant will employ about 700 workers.

Domestic Investment

The North American firms continue to make massive capital investments to improve manufacturing quality and introduce new product lines while continuing to reduce costs. Capital expenditures averaged $550 million annually in Canada and $4.9 billion in the U.S. from 1980 to 1985. AMC is building a $760 million state-of-the-art assembly plant at Brampton, Ontario, with a world product mandate to produce 150 000 new intermediate automobiles per year. GM announced a number of investments, the most important of which is a $2 billion Autoplex to produce a new line of front-wheel-drive cars. Chrysler and Ford also have made recent investments in their Canadian operations, particularly in the area of robotics and plant automation. Canadian automotive-parts manufacturers have also made significant investment in new products and technology.

VEHICLE ASSEMBLERS IN 1985

Sector Structure

The four major vehicle assemblers in Canada are General Motors of Canada Ltd., Ford Motor Company of Canada Ltd., Chrysler Canada Ltd., and American Motors Canada Ltd. These manufacturers account for virtually all the car manufacturing and almost all the Canadian truck production. The Canada-U.S. Auto Pact, in providing conditional duty-free access, enabled vehicle producers to rationalize production on both sides of the border.

Passenger-car Production

Canadian vehicle assemblers operated at full capacity and produced 1 070 800 passenger-cars in 1985, up from 1 022 728 in 1984, an increase of 4.7 percent. Production of cars was 34.9 percent higher in 1985 than the 1982 recession-year level when passenger-car production hit a record low of 794 000 units. This was the third straight year in which production has climbed steadily in response to the pent-up demand for cars in both Canada and the U.S. Cheaper oil prices have led to a steady demand in the U.S. for large Canadian-built cars. There also was a high demand for GM's Oshawa-built mid-size cars and Ford's sub-compact Tempo and Topaz models built in Oakville, Ontario. Certain large passenger-car models, such as GM's Pontiac Bonneville and Cutlass Supreme and Ford's Crown Victoria and Grand Marquis, were solely sourced for North America from Canada. Chrysler's mini-vans also were solely sourced from Canada. More than 80 percent of Canadian vehicle production was exported to the United States.

TABLE 1

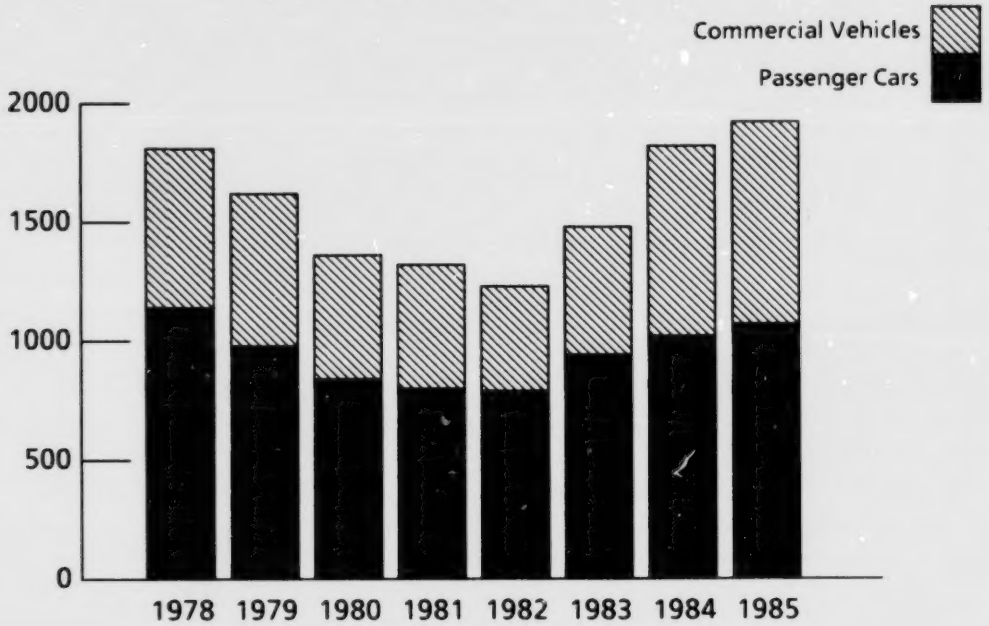
CANADIAN MOTOR-VEHICLE PRODUCTION
1978-1985 ('000 UNITS)

Year	Passenger Cars	% Change	Commercial Vehicles	% Change	Total	% Change
1978	1140	-	678	-	1818	-
1979	988	(13.3)	644	(5.0)	1632	(10.2)
1980	847	(14.3)	527	(18.2)	1374	(15.8)
1981	806	(4.8)	524	(0.6)	1330	(3.2)
1982	794	(1.5)	448	(15.5)	1242	(6.6)
1983	940	18.4	547	22.1	1487	19.8
1984	1023	8.8	807	47.5	1830	21.8
1985	1071	4.7	856	6.5	1930	5.5

Source: Ward's Reports and MVMA
Notes: (1) Figures in the brackets show negative change
(2) Large increases in truck production in 1983 and 1984 reflect production of Chrysler's mini-vans, which are counted as trucks for statistical purposes.

Figure 1

CANADIAN MOTOR VEHICLE PRODUCTION (000 UNITS)
1978 - 1985



COMMERCIAL VEHICLE PRODUCTION

The commercial vehicle sector includes pick-up trucks, vans, medium- and heavy-duty trucks and buses. Production of commercial vehicles in Canada in 1985 reached a record high of 859 500 units (an increase of 6.5 percent), surpassing the former production record of 807 314 units established in 1984. Chrysler Canada's traditional full-size vans and its popular front-wheel-drive mini-vans were sourced entirely from Canada.

Out of the total of 859 500 commercial vehicles assembled in Canada in 1985, Chrysler Canada shipped a total of 390 120 units, or 45.4 percent of the total. Chrysler Canada set a production record in 1985, up 7.1 percent from the previous record of 364 377 units set in 1984.

GM Canada shipped 279 000 trucks and buses in 1985, up slightly from 277 000 units delivered in 1984. Ford Canada's truck production was up 5.8 percent to 164 000 units in 1985 compared to 155 000 units produced in 1984.

PASSENGER-CAR SALES

The continuing economic recovery both in Canada and the U.S. provided a stable environment for increased consumer spending on durable goods such as automobiles and light trucks. Higher levels of general employment, decreasing unemployment and lower interest rates substantially stimulated consumer spending in both countries. Similarly, lower consumer loan rates, enhanced by reduced-rate financing and added-options packages offered by the

vehicle manufacturers, propelled Canadian passenger-car sales to a record high level.

Passenger-car sales in Canada rose to 1 137 216 units in 1985 (an increase of 17.1 percent), up from 971 210 units sold in 1984. The previous record was established in 1979, when a total of 1 003 000 units were sold. However, unlike 1984 when the North American vehicle manufacturers accounted for most of the market growth, in 1985 they only captured about 42.2 percent of the total market growth of 166 000 passenger-cars. Accordingly, passenger-car market share of the North American vehicle producers in Canada decreased from 74.6 percent in 1984 to 69.9 percent in 1985. The North American producers sold 794 965 cars in 1985, compared to 724 932 units in 1984, an increase of 9.7 percent.

TABLE 2

Passenger-Car Sales in Canada (Thousands of Units)
1978 - 1985

Year	Domestic Sales	Total Import Sales	Total Import Market Share %	Japanese Import Sales	Japanese Market Share %	Total Sales
1978	816	173	17.5	113	11.4	989
1979	864	139	13.9	80	8.0	1 003
1980	741	191	20.5	138	14.8	932
1981	647	257	28.4	208	23.0	904
1982	489	224	31.4	178	25.0	713
1983	625	218	25.9	177	20.9	843
1984	725	246	25.3	171	17.6	971
1985	795	342	30.1	199	17.5	1 137

Source: Statistics Canada.

Imported Passenger-Car Sales

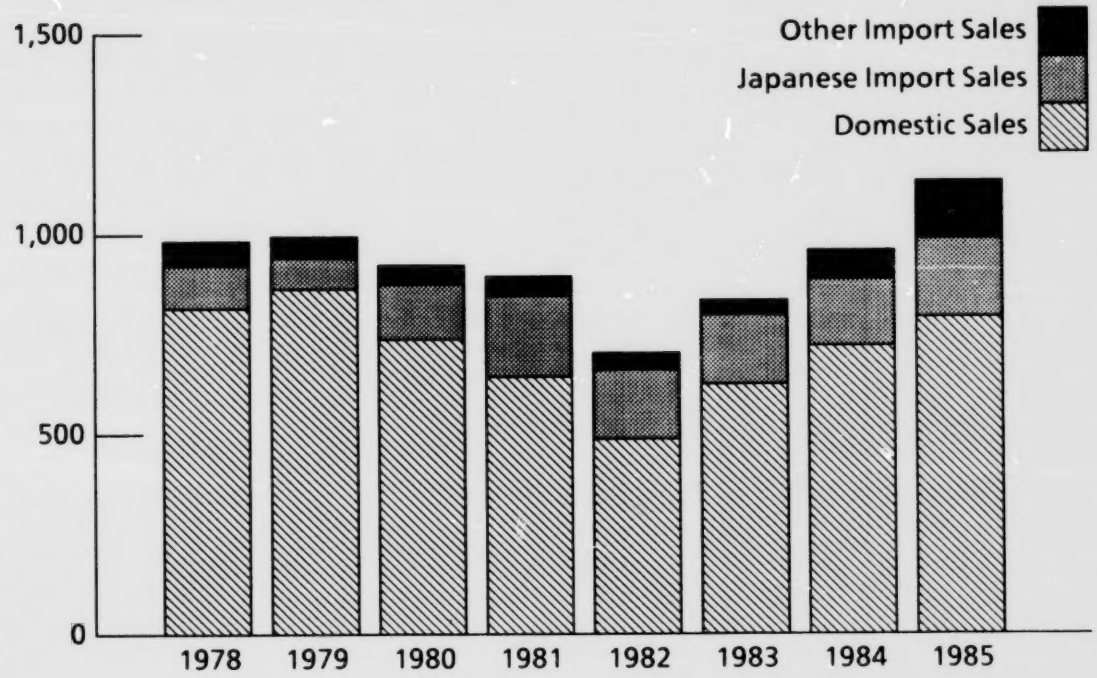
Sales of imported passenger-cars in Canada increased to 342 000 units in 1985, up from 246 000 units in 1984, an increase of 39 percent, compared to a 9.7 percent increase in sales of North American-built cars. As a result, the import penetration level increased from 25.3 percent in 1984 to 30.1 percent in 1985. Sales of Japanese-built cars increased by 28 000 units in 1985 to 199 000 units, up from 171 000 units in 1984, or an increase of 16.4 percent. As a result, the Japanese maintained their market share at 17.5 percent. Japanese automobile imports continued to be subject to voluntary export restraints.

Most of the increase in import penetration was caused by the large increase in import sales by Hyundai Motors of South Korea, which sold 79 000 cars in 1985 compared to 25 000 units in 1984. Accordingly, Hyundai's share of the Canadian passenger-car market increased from 2.6 percent in 1984 to about 7.0 percent in 1985. Thus, more than half of the increase in import sales is

attributed to increased sales by Hyundai, making it the first-ranking importer in 1985. Honda and Toyota of Japan ranked second and third respectively.

Figure 2

PASSENGER CAR SALES IN CANADA (Thousands of Units)
1978 - 1985



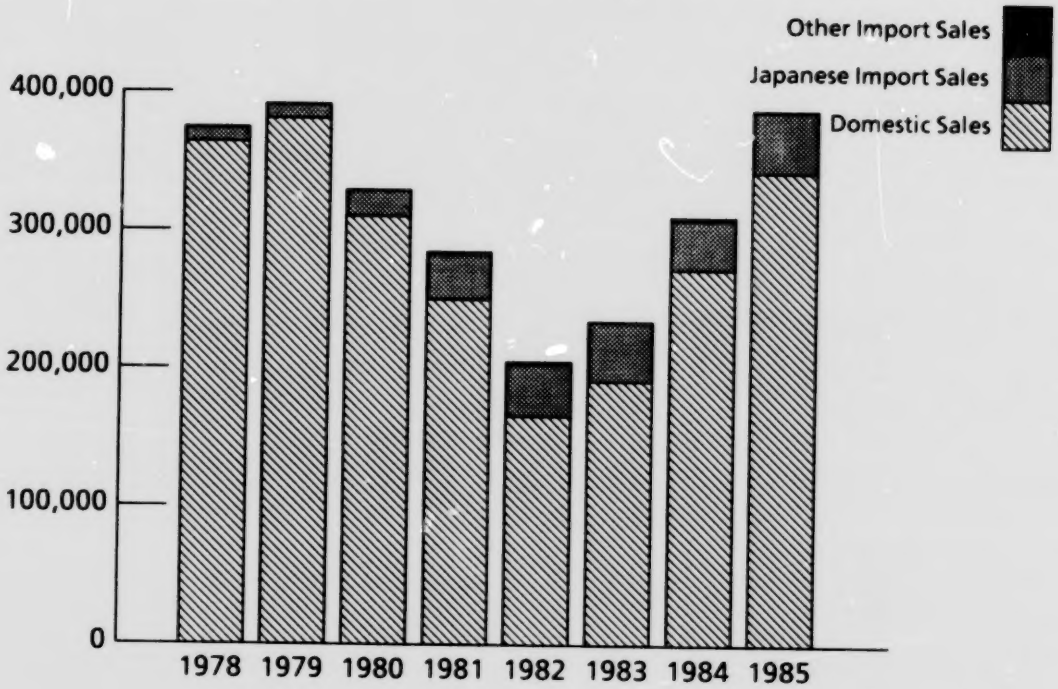
Commercial Vehicle Sales

Sales of commercial vehicles in Canada increased considerably in 1985 to 393 194 units, up from 312 292 units in 1984, an increase of 25.9 percent. The market shares held by the North American-built trucks and imported models remained constant in 1985 at 87.6 percent and 12.3 percent respectively. The market share held by the North American producers in 1983 was 79 percent.

The entry of new, domestically produced, competitive light trucks, particularly Chrysler's mini-vans, as well as increased sales of GM's and Ford's pick-up trucks, were instrumental in lowering the import penetration level from 19.5 percent in 1982 to 12.3 percent in 1984-1985. However, the statistics are somewhat inflated in favour of the North American producers in view of the large sales volume of mini-vans which, while counted as trucks, are mainly aimed at the passenger-vehicle market.

Figure 3

COMMERCIAL VEHICLE SALES IN CANADA
1978 - 1985



Sales of medium- and heavy-duty trucks, which mainly depend upon the level of economic activity such as movement of goods and construction activity, also were brisk. Sales of medium- and heavy-duty trucks increased to 29 654 units, up from 23 675 units in 1984, an increase of 25.3 percent which compares fabourably with the increase in sales of light-duty trucks.

Ford's sales of medium- and heavy-duty trucks were up 23.3 percent, Freightliner 32.1 percent, International 26.8 percent, Mack 31.2 percent, Paccar 19.7 percent, Western Star 27.5 percent and General Motors 13.3 percent.

CANADA-UNITED STATES TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS

Canada-U.S. automotive trade is largely governed by the Canada-United States Automotive Product Agreement (Auto Pact) of 1965. The agreement has played a significant role in the progress and development of the Canadian automotive industry. The Auto Pact provides for duty-free trade in new vehicles and original-equipment parts under certain agreed conditions, and has served to rationalize the production of Canadian and U.S. vehicles and parts. More than 80 percent of the Canadian vehicle output is destined for the U.S. market, and

approximately 70 percent of the Canadian market is serviced by U.S.-built vehicles. The two-way Canadian-U.S. trade in automotive products has grown from $1.2 billion in 1965 to $62.6 billion in 1985.

The expansion in exports of automotive products moderated to 13.2 percent in 1985 and reached $33.8 billion following an increase of 42.9 percent in 1984 when the total automotive exports amounted to $29.9 billion. Exports of cars registered an increase of 16.8 percent and represented 55.5 percent of the increase in total automotive exports. Exports of trucks and other motor vehicles increased by 9.2 percent reaching $6.4 billion, up from $5.9 billion in 1984. Exports of parts were up 11.9 percent, and amounted to $11.5 billion compared to $10.3 billion in 1984. A continuing pent-up demand for Canadian-built vehicles and for Canadian-made parts for the vehicle assembly activities in the U.S. largely contributed to the increase in Canadian exports.

Figure 4

CANADA - U.S. TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS
1979 - 1985

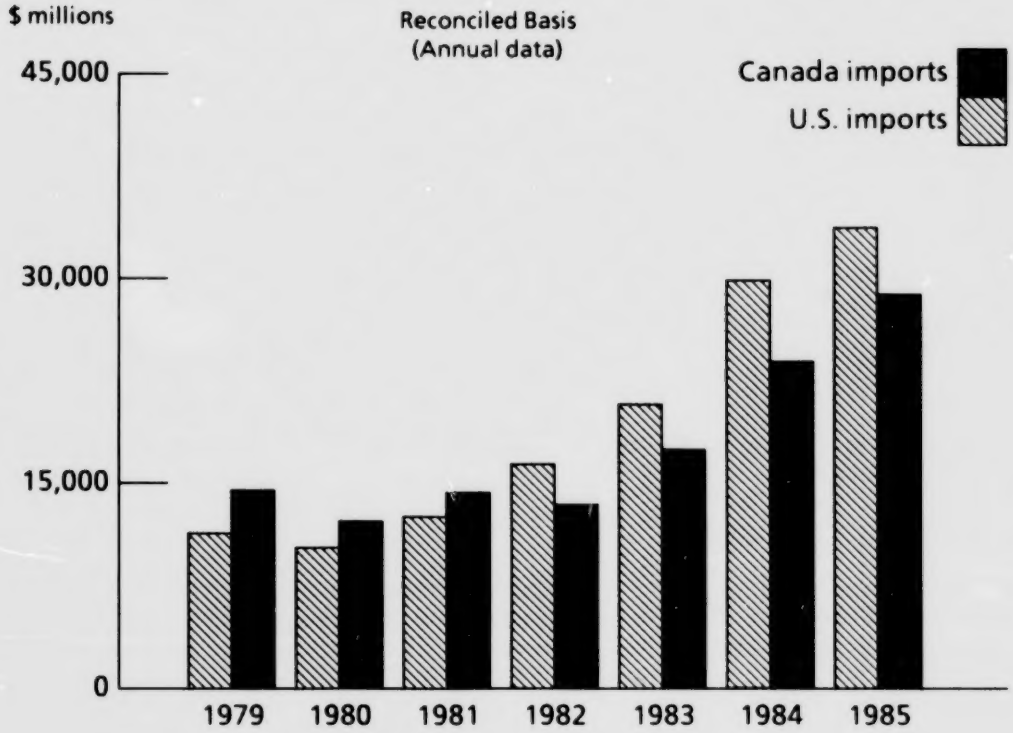


TABLE 3

Canada-United States Trade in Automotive Products, Reconciled Basis

	Annual Totals			Value Change		% Change	
	1983	1984	1985	1984	1985	1984	1985
	(Millions of dollars - Canadian)						
United States Imports from Canada							
Cars	8 973	13 085	15 277	4 112	2 192	45.8	16.8
Trucks and other motor vehicles	4 437	5 880	6 422	1 443	542	32.5	9.2
Parts	7 056	10 287	11 512	3 231	1 225	45.8	11.9
Tires and tubes	419	598	592	179	6	42.7	1.0
Total	**20 885**	**29 850**	**33 803**	**8 965**	**3 953**	**42.9**	**13.2**
Canadian Imports from the U.S.							
Cars	4 886	6 085	8 566	1 199	2 481	24.5	40.8
Trucks and other motor vehicles	1 129	2 039	2 570	910	531	80.6	26.0
Parts	11 446	15 446	17 438	4 000	1 992	34.9	12.9
Tires and tubes	225	345	264	120	-81	53.3	-23.5
Total	**17 686**	**23 915**	**28 838**	**6 229**	**4 923**	**35.2**	**20.6**
Balance							
Cars	4 087	7 000	6 711	2 913	-289		
Trucks and other motor vehicles	3 308	3 841	3 852	533	11		
Parts	-4 390	-5 159	-5 926	-769	-767		
Tires and tubes	194	253	328	59	75		
Total	**3 199**	**5 935**	**4 965**	**2 736**	**-970**		

Excluded: adjustments to values of imported parts for special tooling charges.

Source: Statistics Canada

Imports of automotive products rose 20.6 percent to $28.8 billion after an increase of 35.2 percent in 1984. Imports of cars registered a large increase of 40.8 percent to $8.6 billion compared to $6.1 billion in 1984. Imports of trucks and other vehicles increased by 26.0 percent to $2.6 billion, up from $2.0 billion in 1984. Imports of parts, on the other hand, increased by 12.9 percent to $17.4 billion, compared to $15.4 billion imported in 1984. Strong economic growth in both countries largely led to this expansion of two-way automotive trade between Canada and the U.S.

In 1985, Canada posted a $5 billion automotive trade surplus with the United States. The 1985 surplus was down by $970 million compared to the 1984 surplus of $5.9 billion, for a decline of 16.3 percent.

Except for a surplus of $446 million posted by Canada during 1970-72, Canada experienced recurring trade deficits in automotive products with the United States between 1965 and 1981. The cumulative Canadian deficit-during this period amounted to $14.7 billion. Since 1982, due to the relative strength of the U.S. economy, the lower value of the Canadian dollar and sole sourcing from Canada of certain models, Canada is now in a surplus position of $2.3 billion on a cumulative basis for the period 1965-1985.

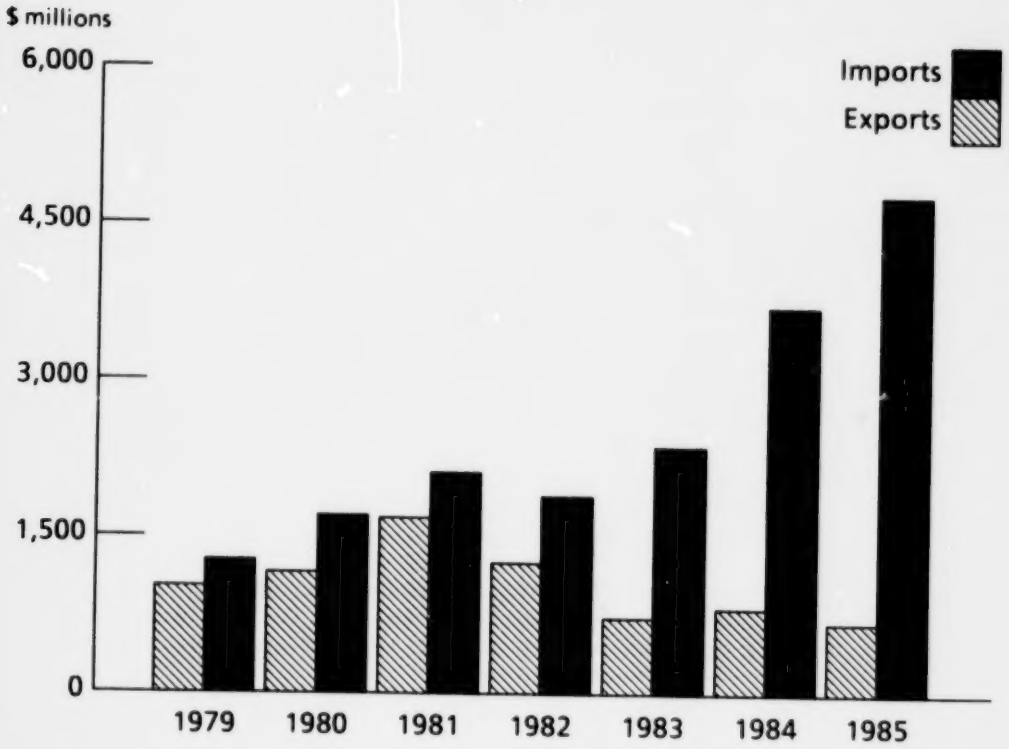
AUTOMOTIVE TRADE WITH OVERSEAS COUNTRIES

The trade deficit in automotive products with countries other than the United States has increased from $445 million in 1981 to $2.9 billion in 1984 and $4.1 billion in 1985. In 1985, the deficit in vehicle trade amounted to $2.8 billion. The deficit with overseas countries was more than three-quarters of the value of the trade surplus with the United States.

These developments are attributed to high levels of vehicle imports and increasing levels of parts imports from offshore countries to support the vehicle sales. In addition, there has been an increasing trend by the traditional domestic vehicle manufacturers during the last few years to source automotive parts offshore from Japan and newly industrialized countries such as South Korea, Taiwan, Mexico and Brazil. The total non-U.S. imports of parts by Canada have grown from $198 million in 1978 to $1.3 billion in 1985. Many of the high-value components such as engines and transmissions are being imported by Canadian vehicle manufacturers.

Figure 5

CANADA - OVERSEAS TRADE IN AUTOMOTIVE PRODUCTS
1979 - 1985



Imports of cars from overseas countries were up 42.6 percent. Imports of cars (in terms of number of units) from Japan increased by 20.5 percent, and from West Germany 47.8 percent (41 100 units, up from 27 800 units in 1984). Imports from France, however, declined 45 percent (to 7700 units, down from 14 000 units), while imports from Sweden increased to 5100 units, up from 2600 units in 1984. Imports from other overseas countries reached 100 000 units, compared to 34 000 units in 1984. About 80 percent of this increase is attributed to sales by Hyundai.

TABLE 4

Canada-Overseas Countries Trade in Automotive Products (Customs Basis)

	Annual Totals			Value Change		% Change	
	1983	1984	1985	1984	1985	1984	1985
				($C million)			
Domestic Exports							
Cars	135	189	39	54	-150	40.0	79.4
Trucks and other motor vehicles	146	144	177	-2	33	1.4	22.9
Parts	254	280	307	26	27	10.2	9.6
Tires and tubes	18	30	45	12	15	66.7	50.0
Re-exports	194	168	134	-26	-34	-13.4	-20.2
Total Canadian Exports	747	811	702	64	-109	8.6	-13.4
Imports							
Cars	1 322	1 805	2 726	483	921	36.5	51.0
Trucks and other motor vehicles	304	372	381	68	9	22.4	2.4
Parts	613	1 328	1 459	715	131	116.6	9.9
Tires and tubes	128	207	207	79	0	61.7	0.0
Total Canadian Imports	2 367	3 712	4 773	1 345	1 061	56.8	28.6
Balance							
Cars	-1 187	-1 616	-2 687	-429	-1 071		
Trucks and other motor vehicles	-158	-228	-204	-70	24		
Parts	-359	-1 048	-1 152	-689	-104		
Tires and tubes	-110	-177	-162	-67	15		
Re-exports	194	168	134	-26	-34		
Total	-1 620	-2 901	-4 071	-1 281	-1 170		

Source: Statistics Canada

EMPLOYMENT AND LABOUR RELATION TRENDS

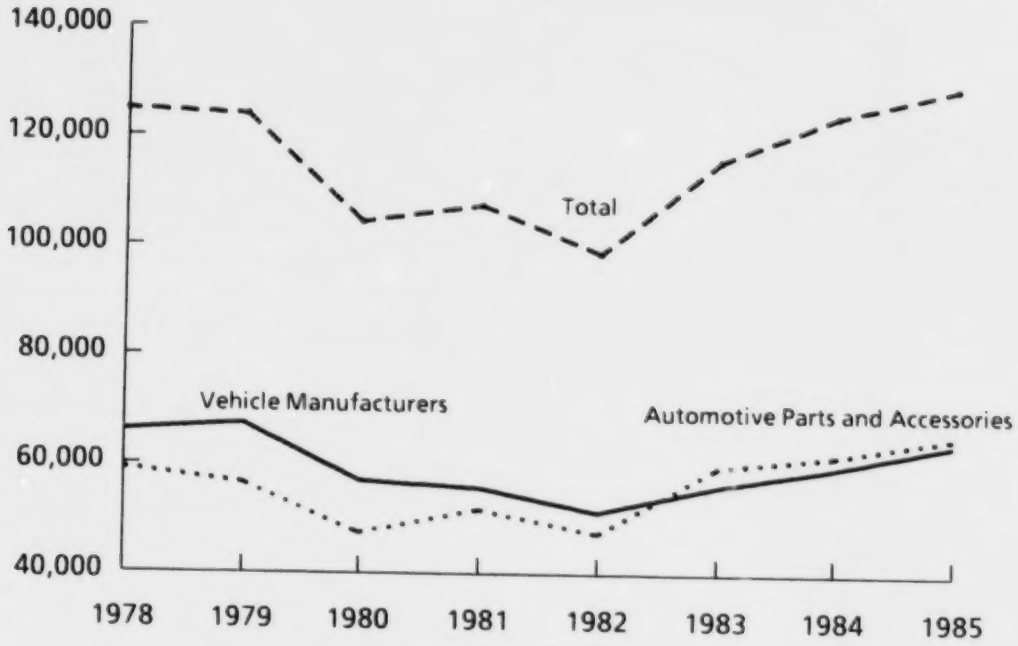
Industry Employment

As the automotive production activity continued to increase in both Canada and the U.S., industry employment in Canada also set a new record of 129 300 employees in 1985, an increase of 4.5 percent over the 1984 employment level of 123 800 employees. It also may be added that the 1985 employment was 31 percent higher than the 1982 level when employment in the Canadian automotive industry reached 98 700 workers, the lowest level in the last decade and half. The previous peak record was set in 1978 when employment reached 125 000 workers.

All sub-sectors of the automotive industry registered increases in employment. Employment in the automotive parts and accessories sectors increased by 6.0 percent over 1984, while employment in the vehicle-assembly sector rose by 7.6 percent. The truck-body and trailer sector employment registered an increase of 8.0 percent, and in the automotive-fabric sector employment increased by 4.1 percent.

Figure 6

EMPLOYMENT IN THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY BY SECTOR
1978 - 1985



Industrial Relation Trends

In December 1985, the Canadian wing of United Automotive Workers (UAW) officially severed its organizational links with the American wing of the UAW. The historic break was triggered by a number of factors including a fundamental difference over the appropriate strategy to pursue, given the changes occuring in the North American automotive sector.

The general concern that the formation of the Canadian Auto Workers (CAW) could bring about greater instability in the Canadian labour scene has not occurred, and the transition has been remarkably smooth and peaceful. Since gaining independence, the CAW has successfully negotiated new contracts with Chrysler Canada and American Motors.

Ford/GM Contracts

Three-year contracts were signed with both GM and Ford in November 1984. The contract with General Motors followed a 13-day strike in Canada after GM workers in the U.S. reached a settlement following a number of selected strikes there. There were no strikes involved at Ford.

Chrysler Contract

Chrysler workers in Canada and the U.S. signed new contracts on October 20 and October 23, 1985, respectively. The new agreements were reached following brief strikes by 80 000 Chrysler workers in both the United States and Canada.

The Canadian agreement with Chrysler somewhat differs from that in the U.S.A. The Canadian contract was negotiated for two years, rather than three years as in the U.S., and expires at essentially the same time as the Ford and GM contracts.

Both contracts provide for a lump-sum payment per worker as compensation for labour concessions during previous rounds of negotiations. The Canadian contract restores wage and benefit parity with Ford and GM workers, but does not include job-security provisions along the line provided to Chrysler workers in the U.S. In addition, Canadian labour leaders have consistently opposed profit-sharing arrangements such as those provided in the U.S. accord.

American Motors Contract

After a brief, 36-hour strike, the CAW and American Motors of Canada signed a new three-year contract on September 20, 1986. The new contract follows the pattern set at the larger Canadian auto companies and provides a break-through, bringing AMC workers into pension parity with their compatriots at General Motors, Ford and Chrysler for the first time in their history.

CHAPTER II

FINANCIAL PERFORMANCE AND COST-CONTROL TRENDS IN THE CANADIAN VEHICLE MANUFACTURING INDUSTRY

INTRODUCTION

This chapter provides an analysis of the cost-control trends in the Canadian vehicle-manufacturing industry during the last few years, as well as providing detailed analysis of financial performances, both in aggregate terms and by individual companies.

North American vehicle manufacturers are continuing to make major efforts to control fixed and variable costs in order to improve their competitiveness in relation to foreign vehicle manufacturers, particularly the Japanese. The industry has made substantial progress in its push for cost competitiveness, but the cost gap continues to persist and has become a moving target as Japanese vehicle manufacturers also continue to lower costs to maintain their competitive edge.

COST-CONTROL TRENDS

Since 1981, the Canadian vehicle manufacturers have been making substantial progress in improving the revenue/cost ratio which measures the degree in which costs increase in relation to increases in revenue over time.

Table 5 shows the revenue/cost ratios for General Motors, Ford and Chrysler. American Motors could not be included in calculating some of these indicators, as the required information was not available.

TABLE 5

Costs and Revenue Trends
Big-Three Canadian Vehicle Manufacturers

1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Revenue ($ millions)	17 380	18 083	24 323	31 997	37 180
Cost of Sales ($ millions)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476
Revenue/Cost	0.98	0.99	1.04	1.07	1.05
Unit Sales ('000)	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692
Revenue/Unit	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811
Cost/Unit	10 485	11 638	11 502	12 085	13 178
Gross Profit Margin/Unit	(177)	(164)	444	864	633

Source: Company Financial Reports

The information presented in Table 5 indicates that the revenue/cost ratio of the Big Three vehicle manufacturers has improved substantially since 1982.

While the revenue from sales of vehicles increased by 105.6 percent between 1982 and 1985, the cost of sales, defined as total operating costs, increased by only 93.4 percent, thus showing an improvement of 12.2 percentage points. The revenue/cost ratio showed an improvement of about seven percent in 1984 and five percent in 1985, as compared to 1981 and 1982. However, the revenue/cost ratio after showing improvements for two consecutive years (1983 and 1984), slightly decreased in 1985, primarily due to increased cost of concessionary financing and other incentives offered by the vehicle manufacturers to stimulate vehicle sales.

Among the Big Three, General Motors showed the best results in revenue/cost ratio improvements, while Ford and Chrysler stood at par with each other. It also is evident from Table 5, that the gross profit margin per unit of sales also increased substantially in 1983 and 1984 ($444 and $864 respectively), compared to losses per unit of sales of $177 and $164 in 1981 and 1982 respectively. The gross profit margin per unit in 1985 however, decreased to $633 after increasing for two consecutive years, again largely due to increased costs of reduced-rate financing offered to consumers by the vehicle manufacturers.

Among the Big Three, the gross profit margin varied significantly. General Motors showed the highest gross profit margin per unit: $642 in 1983, $1302 in 1984 and $973 in 1985. Ford's gross profit margin per unit of sales was $157 in 1983 and $467 in 1984, but declined to $328 in 1985. compared to losses per unit of $453 and $369 in 1981 and 1982 respectively. Chrysler, on the other hand, showed somewhat better results than Ford: $294 in 1983, $507 in 1984 and $370 in 1985. GM's higher gross profit margin per unit is attributed to its success in launching its best-selling mid-size, front-wheel-drive models.

The continuing upturn in the North American auto industry, which began in 1983, and the record profits made by the industry have substantially improved its financial position. The dramatic cost-cutting efforts which began in 1979-80 are continuing and the industry has been able to keep costs under effective control, as is evident from the above analysis.

The impact of the cost-control efforts by the Big Three Canadian vehicle manufacturers in terms of payroll costs per unit of sales (including domestic shipments, exports and imports) is shown in Table 6. The Big Three payroll cost per unit of sales in current dollar terms has remained virtually constant over the period 1981-1985. Another indicator which can be used to measure the payroll cost-control efforts of the industry is the payroll as percentage of sales revenue. It is evident from Table 6 that the payroll as a percentage of sales for the Canadian Big Three vehicle manufacturers decreased from 10 percent in 1981 to 7.8 percent in 1985, a decrease of more than two percentage points or about 21.8 percent. This ratio should improve during 1986 as a result of the continuing improvement in worker productivity.

TABLE 6

Employment Payroll Cost and Revenue
Big-Three Vehicle Manufacturers
1981 - 1985

	Unit Sales ('000)	Sales Revenue ($ million)	Employment	Payroll ($ million)	Payroll/ Unit Sales ($)	Payroll/ Employee ($)	Payroll as % of Sales
1981	1 686	17 380	66 396	1 734	1 028.47	26 116	9.98
1982	1 576	18 083	60 579	1 720	1 091.37	28 393	9.51
1983	2 036	24 323	68 938	2 128	1 045.19	30 868	8.75
1984	2 471	31 997	73 639	2 564	1 037.64	34 819	8.01
1985	2 692	37 180	75 962	2 899	1 076.89	38 164	7.80

Source: Financial reports of companies.

PRODUCTIVITY TRENDS

Productivity gains will continue to play a key role in the Canadian vehicle industry's efforts to meet its ambitious cost-control objectives. Table 7 shows productivity level in the Canadian motor vehicle industry (number of vehicles produced per employee) between the period 1981 and 1985. The number of vehicles produced per employee dramatically increased from 23.1 vehicles per employee in 1981 to 30.2 vehicles per employee in 1985, an impressive increase of 30 percent in labour productivity. These numbers are, however, significantly biased upwards, in view of the substantial overtime worked by employees to meet the pent-up demand for vehicles during 1984 and 1985.

TABLE 7

Canadian Vehicle Output Per Employee
Big-Three Vehicle Manufacturers
1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Vehicle Production ('000)	1 281	1 236	1 502	1 830	1 930
Employment	55 500	51 400	55 900	59 400	63 900
Vehicles/Employee	23.1	24.1	26.9	30.8	30.2

Source: Company financial reports, Ward's Reports

The appropriate measures to use would be, of course, the hours worked per employee, which could show a more accurate measure of productivity changes. However, person-hour data is not readily available and, therefore, the number of vehicles produced per employee is used as proxy for productivity movements over time.

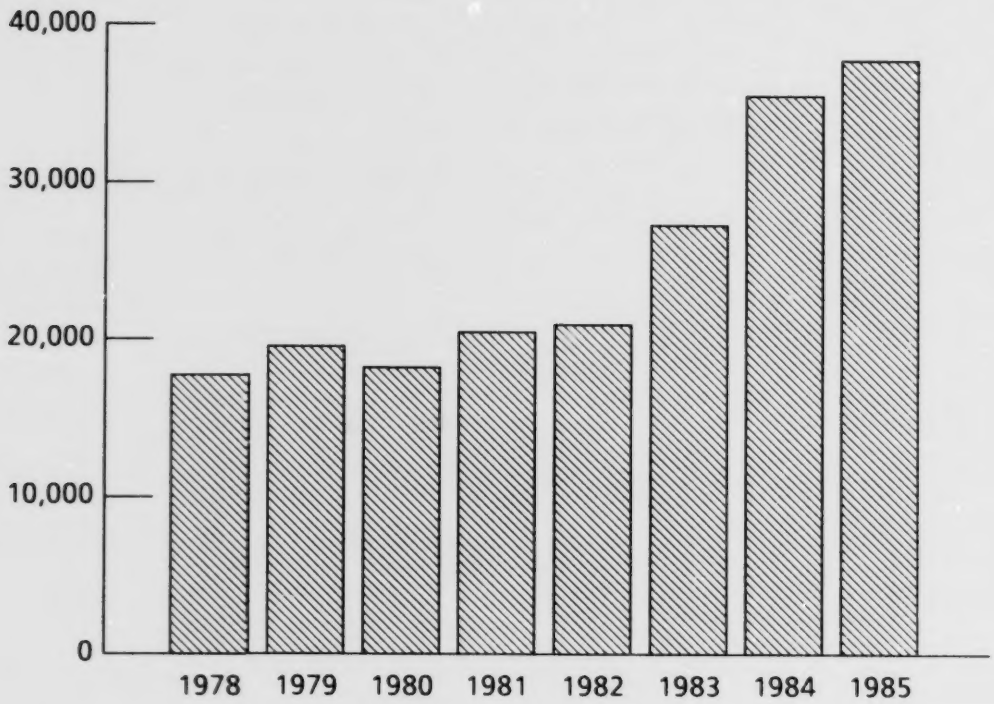
These results show that the output per worker currently stands at the highest level in the industry's history and is expected to increase further, although somewhat moderately, in the coming years as the North American vehicle manufacturers continue to push to improve their competitiveness to meet the foreign-import challenge. Productivity increases will be possible as the industry increasingly uses new methods and processes, such as computer-assisted design and computer-assisted manufacturing (CAD/CAM), robotics, modular-assembly techniques, just-in-time delivery, and changes in the organization of work systems.

FINANCIAL PERFORMANCE OF CANADIAN VEHICLE MANUFACTURERS

The Big Three Canadian vehicle manufacturers continued to show strong financial performance for the third consecutive year. The Big Three exhibited their second-best performance in 1985, after showing record nominal earnings and cash flow from operations in 1984. All major financial indicators pertaining to these companies continued to show improvements.

Net sales of the Big Four (General Motors, Ford, Chrysler and American Motors) increased by 6.5 percent, up from $35.5 billion in 1984 to $37.8 billion in 1985.

Figure 7
NET SALES OF THE FOUR MAJOR ASSEMBLERS IN CANADA
1978 - 1985
($ millions)



Net income of the Big Four (General Motors, Ford, Chrysler and American Motors) was down to $993 million in 1985, compared to $1.6 billion in 1984 (a decrease of 38.2 percent). It is still judged to be high by industry standards. Net income as percentage of sales for the Canadian Big Four combined was 2.6 percent, compared to 4.5 percent in 1984 and 3.9 percent in 1983 (Table 8). In historical perspective, net income in 1983 was $946 million, while the consecutive aggregate loss for the three recessionary years of 1980-1982 amounted to $569 million. During 1978 and 1979, which were considered the best years in recent history, the Big Four net income amounted to $209 million and $192 million respectively.

TABLE 8

Financial Performance of the Four Major Assemblers in Canada 1978-1985 ($ millions)

Year	Net Sales	Net Income (Loss)	Net Income (Loss) As % of Sales	Capital Expenditures Plant and Equipment*	Working Capital	Long-Term Debt
1978	17 784	209	1.18	445	847	55
1979	19 635	192	0.98	586	700	164
1980	18 322	(217)	(1.18)	1 170	533	709
1981	20 590	(168)	(0.82)	1 288	242	1 363
1982	21 014	(184)	(0.87)	606	(735)	595
1983	27 413	946	3.87	882	313	407
1984	35 465	1609	4.54	489	1 031	108
1985	37 763	993	2.63	948	1 394	15

* Includes special tooling for all four companies and investments overseas by Ford of Canada.

Source: Department of Regional Industrial Expansion and company annual reports.

Working capital, which is measured by current assets minus current liabilities, rose from $1031 million in 1984 to $1394 million even though the net earnings of the Big Four declined from $1609 million in 1984 to $993 million in 1985. The increase in working capital is largely attributed to the fact that companies had paid off most of their debts in 1983 and 1984, and left a large portion of their earnings invested in working capital.

Massive capital spending requirements, accompanied by record losses suffered by the industry during the period 1980-1982, led to a record amount of borrowing by the Big Four Canadian vehicle manufacturers. However, record earnings in 1983 and 1984 permitted these companies to retire a significant portion of their debts and improve their cash resources and working capital position to meet both short-term and long-term investment requirements.

Capital Spending

After a considerable slowdown in capital spending in 1984, a new upturn in the capital spending cycle occurred in 1985. Capital expenditure on plants and equipment by the Big Four surged to $948 million, compared to $489 million in 1984. The industry is now beginning to enter into a new round of the investment spiral. The new GM-10 program in Oshawa and AMC's new plant in Brampton will be the most significant investments of Canadian vehicle manufacturers during the coming years.

Return on Assets

The total assets of Big Three Canadian vehicle manufacturers (GM, Ford and Chrysler) increased to $8.9 billion in 1985, up from $7.7 billion in 1984, an increase of 15 percent. Net earnings, on the other hand, were $1030 millions in 1985, down from $1514 million. Accordingly, net earnings as a percentage of assets declined in 1985 to 11.6 percent, compared to 19.5 percent in 1984. This ratio, however, compares favourably with other Canadian manufacturing industries. Higher taxes, cut-rate financing, pricing pressure from foreign competition and increases in various operating costs are largely blamed for the lower net earnings and profitability ratios in 1985.

TABLE 9

Return on Assets of Big Three Canadian Vehicle Manufacturers 1984-1985

	1985	1984
Total Assets ($ million)	8 908	7 746
Net Earnings ($ million)	1 030	1 514
Net Earnings as % of Assets	11.6	19.5

Source: Company reports, 1985

Performances among the Big Four varied considerably. The balance-sheet analysis for individual companies is provided under each company heading in the following section.

General Motors

At General Motors of Canada, 1985 was another performance-record-breaking year. Record net sales of $18 993 million surpassed 1984's record of $16 300 million. Net income, however, was down to $713 million, compared to the record net income of $881 million in 1984. Accordingly, net income as percent of sales was somewhat lower, 3.8 percent compared to 5.4 percent in 1984. The decline in net income is mainly attributable to higher costs such as the cost associated with lower financing rates and other incentive packages which were offered to stimulate sales as well as to maintain market share.

This is evident from the fact that selling and general administrative expenses were up about $95 million (33.5 percent increase), while costs of sales and other operating charges were up 20.5 percent.

Production and unit-sales records also were established in 1985. Despite a shut-down of Oshawa #1 assembly plant during change-over to front-wheel-drive cars during January and February 1985 and a one-day shut-down for line-speed acceleration at Ste. Thérèse, GM set a production record of 562 083 passenger cars and 279 363 trucks and buses. Production of vehicles was up by 16 000 units from the previous record set in 1984, when GM produced 826 000 vehicles.

GM Canada sold 537 000 passenger cars and trucks in 1985, an increase of 60 000 units or 12.6 percent over 1984, and the highest combined-unit volume sales since 1980.

In 1985, employment and payrolls stood at all-time highs. Employment increased by more than 4 000 workers during the year. On-roll employment in December 1985 was 48 100 persons, an increase of 2700 persons from the previous high of almost 45 400 persons at December 31, 1984. Total payrolls for the year were almost $1.7 billion, up 15.6 percent from $1.5 billion in 1984.

Investment

In 1985, GM invested $541 million in new plants and equipment. In addition, another $133 million was spent on special tools. For 1984, investments in new plants and equipment amounted to $185 million, and another $83 million was spent on special tools. This was GM's second largest investment since 1981 when the company made a $798 million investment in new plants and equipment to modernize its facilities and upgrade its product lines. Since 1981, GM has invested $1.8 billion in Canada in new plants and equipment (excluding tooling expenditure), thus showing GM's continuing commitment to contributing to Canada's economic growth.

In addition to existing capital spending commitments of $800 million, more than $2 billion will be invested to expand and modernize General Motors of Canada's Oshawa assembly facilities into a synchronized high tech manufacturing system called GM Autoplex which will contribute to high quality and greater economies in component transportation and handling.

Stamping Plant

GM Autoplex will feature a $228 million stamping plant contiguous with the Oshawa car and truck assembly plants and painting facility. This represents a substantial change from the traditional approach to metal-stamping operations and will provide major opportunities for the Canadian steel industry.

Investment in Parts Facilities

GM Canada also is spending $344 million at St. Catharines to produce the high-tech, multi-port, fuel-injected and throttle-body-injected V-6 and V-8 engines for 1987. The St. Catharines metal-castings operations, the engine plant and the axle plant form the largest automotive component manufacturing facilities in Canada, with more than 325 150 m^2 (3.5 million sq. ft.) of floor space. The St. Catharines facility makes GM the largest employer in the Niagara peninsula, employing almost 10 000 people. It not only supplies GM's Canadian assembly operation, but contributes significantly to Canadian exports through sales to GM plants in the U.S.

Windsor Transmission and Trim Plants

GM Canada employs more than 6000 people in its transmission and trim plants. In 1986, $31 million will be spent to increase output at the Windsor transmission plant. The Windsor trim plant operated at full production level in 1985 and a major new product, the seat system for the new Detroit-Hamtramck Assembly Centre, was added for the start of the 1986 model year.

An additional $18 million was being spent in 1985-86 at the Ste. Thérèse car assembly plant to increase the line speed from 42.5 to 46 units per hour.

Ford Motor Company of Canada

Ford Motor Company of Canada also recorded higher production and sales for the third consecutive year. Production of cars and trucks was the highest ever achieved in company's history. Ford produced 657 000 cars and trucks in 1985, compared to 595 000 vehicles produced in 1984, a 10.4 percent increase.

Similarly, sales of cars and trucks in Canada were up 20.5 percent, increasing from 264 000 units in 1984 to 318 000 units in 1985. In dollar terms, net sales were up $1716 million, from $9423 million in 1984 to $11,139 million in 1985, an increase of 18.2 percent. The increase in sales reflected the continuing high demand for vehicles in both Canada and the U.S.

Ford's net earnings in 1985 amounted to $179 million, down from $352 million in 1984. This decrease in net earnings was again due to extraordinary items, such as return of the company to full taxpayer level as the company reached 50 percent effective tax-rate status. The higher net income in 1984 was due to an extraordinary tax recovery of $134 million. Accordingly, Ford's return on assets (net earnings as a percentage of assets) was six percent in 1985, compared to 12.7 percent in 1984.

Unfavourable foreign exchange costs resulting from the weakening of the Canadian dollar, higher sales incentive costs reflecting competitive market conditions and costs associated with new model introduction contributed to the decline in profits. These factors, however, were partially offset by increased vehicle sales and manufacturing efficiencies.

The company maintained a high level of employment. Ford's total Canadian employment in 1985 was 15 500, slightly down from 15 800 in 1984, but considerably up from the lowest level of 12 400 in 1981. It may be pointed out, however, that it is doubtful the employment level will ever reach the peak level record of 18 700 set in 1978. This is due to improvements in productivity levels, resulting from a high use of capital and technological factors.

Passenger-car deliveries by Ford dealers in 1985 reached 193 319 units, up 30 867 units, or 19 percent, over 1984. Ford's car sales in 1985 were the highest since 1979, and the Ford Tempo with 47 692 sales was the top-selling North American-produced car in Canada. Combined sales of Tempo and Topaz hit 71 267 units, an increase of 47.3 percent over 1984. Ford's LTD and Marquis models, with the exception of the Crown Victoria and Grand Marquis, were phased out in 1985 and replaced by the new Taurus and Sable lines introduced in late December of 1985. Equally impressive were Ford of Canada's truck sales of 115 184 units in 1985 (an increase of 28 percent) up from the 90 131 units in 1984.

Chrysler Canada

Chrysler Canada recorded its fourth consecutive year of higher production and vehicle sales. Sales in 1985 were up 11 percent to $7.0 billion, compared to $6.3 billion in 1984. Operating earnings were down to $221 million in 1985 compared to $282 million in 1984, and net earnings were $138 million compared to $281 million in 1984 and $119 million in 1983, as a result of the return of Chrysler to full taxpayer status. Higher net earnings were shown in 1984, largely as a result of an extraordinary item, i.e. the effect of utilization of the remaining balance of tax-loss carry-forwards and re-instatement of deferred tax debits to a total of $104 million, compared to $14 million in 1985.

Chrysler's working capital increased from $186 million in 1984 to $298 million. The increase again occured largely as a result of decrease in debt liabilities piled up during the 1980-82 recession due to heavy losses and corresponding demands for new investment to modernize existing plants and bring in new product lines.

Chrysler Canada's assembly and components plants continued to operate at full capacity throughout 1985. Factory shipments in Canada were 249 043 vehicles, and an additional 347 501 units were exported: a total of 596 544 units. This represents an increase of six percent over the 562 754 vehicles sold in 1984. The increase in sales reflects continuing high demand and consumer acceptance of Chrysler's Windsor-built Magic Wagons (full-size vans) and mini-vans in spite of new entries from Ford and General Motors.

The Windsor assembly plant production was increased twice during 1985 to its current level of 1024 Magic Wagons and mini-vans per day on a two-shift basis. Following completion of a $35 million plant modernization and expansion program, production of full-size vans at the Pillette Road plant was increased

from 448 to 496 vehicles a day, also on two-shift basis. Parts shipments at Chrysler's Ajax trim plant, which produces soft interior trim parts for all Chrysler's North American vehicle assembly plants, were up seven percent.

Chrysler Canada's employment continued at a high level, reaching 12 356 employees in 1985, compared to 12 448 in 1984 and 12 028 in 1983. In 1981 and 1982 Chrysler's employment was 10 920 and 11 176 respectively.

In October 1985, the company negotiated an historic two-year labour contract with the newly independent CAW. Under the new contract, all eligible Chrysler Canada employees and retirees received a lump-sum bonus payment of $1000 and their Chrysler shares acquired through the Chrysler Employee Stock Ownership Plan.

American Motors of Canada

American Motors of Canada was the only vehicle manufacturer among the Canadian Big Four which posted a net loss -- $37.1 million -- in 1985, compared to $9.3 million profits in 1984. Sales, as a whole, declined from $771 million in 1984 to $590 million in 1985, a decline of 23.5 percent. The consolidated net loss for the corporation was $125 million in 1985, compared to $15.5 million profits posted in 1984. Net loss from Canadian operations constituted 6.3 percent of total Canadian sales revenue, while the net loss for the corporation as a whole was 3.1 percent of the consolidated sales.

The primary reason for the losses in 1985 was the company's narrow range of products, particularly its heavy dependence on the sub-compact, passenger-car market. Sales of Alliance and Encore were down substantially from 1984, as competition from offshore producers, especially Japan and Korea, was very strong.

American Motors' Jeep sales, however, were strong, and a record 192 835 Jeep vehicles were sold in the United States and Canada during 1985. The company expanded the Jeep line in 1985 with the addition of the award-winning, four-wheel-drive Comanche pick-up truck.

In order to broaden its product offerings, the company is making important strides in its crucial product-development program by building a brand new, state-of-the-art assembly plant in Brampton, Ontario. The company is planning to manufacture a new state-of-the art, mid-size car and make an entry in the growing, and more profitable, intermediate-size segment of the North American passenger-car market. In the first part of 1987, the company also plans to import a full line of high-volume compact cars from Europe, as well as a high performance sports car -- the Renault Alpine. This broadening of the product range should take American Motors into the mainstream of the auto market. The company plans to invest $2 billion in facilities, equipment and tooling over the next five years in its North American facilities.

CHAPTER III

PERFORMANCE AND COMPETITIVE CONDITIONS IN THE CANADIAN AUTOMOTIVE-PARTS INDUSTRY

EXTERNAL DEVELOPMENTS

The North American vehicle and automotive-parts industry is presently undergoing unprecedented changes. The rapid internationalization of the automotive industry is bringing new changes that will alter its traditional way of operating. Increasing foreign competition, principally from Japan and several low-cost, developing countries, has led to the introduction of new technology and processes and the just-in-time delivery method in order to reduce costs.

There will be revolutionary changes in the next decade in the automotive-parts sector in view of the emerging competitive environment. The number of North American original equipment (OE) parts producers likely will shrink as the traditional North American vehicle producers increasingly source parts and small vehicles from Japan and low-cost, developing countries, as well as from their overseas affiliates. Major U.S.-based multinational parts suppliers also are following the same route as they develop new business links and joint ventures with overseas producers.

Accordingly, new relationships will evolve between manufacturers and suppliers. The vehicle manufacturers are reducing their vertical integration in order to cope with the competitive challenge and transfering to suppliers many functions previously performed by the vehicle manufacturers themselves. In return, vehicle manufacturers are willing in many cases to award long-term contracts to suppliers so the suppliers can justify the huge capital investment required to perform such functions. It must, however, be borne in mind that only the big, independent multinationals can make such enormous capital investments. For the medium- and small-size parts producers, the future remains clouded, as they have neither the financial capacity nor the necessary technology in place to make such long-term undertakings. Their problems are further compounded by the increased penetration of the market by low-technology parts imported from low-cost developing countries who sell to both the OE market and the after-market.

STRUCTURE OF THE CANADIAN PARTS SECTOR

The Canadian automotive-parts industry consists of three types of producers: the in-house parts facilities of the vehicle manufacturers, the independent Canadian-owned parts companies and the foreign-owned independent parts manufacturers.

There are two main categories of parts manufactured, one that consists of original equipment (OE) parts used in manufacturing of new vehicles, and the after-market parts which are shipped to the automotive replacement market.

The in-house parts sector consists of the three big vehicle manufacturers (GM, Ford and Chyrsler). In-house OE parts manufactured by the major assemblers accounted for more than 40 percent of total Canadian OE parts output in 1984. In-house parts are generally high-value components such as engines and transmissions. GM, the largest among the three, produces approximately 75 percent of its total components requirements, whereas Chrysler produces about 30 percent and Ford is between the two at about 50 percent. Currently, all automotive engine and transmission manufacturing is carried out by vehicle manufacturers.

The independent parts suppliers range from large multinationals to small shops. Among the independents, 12 large multinational equipment suppliers account for almost 20 percent of the total OE parts output, while some 450 firms (approximately half Canadian-owned) produce the remainder. In 1984, wholly-owned Canadian firms accounted for about 13.4 percent of the total output. Among the independents at the upper end of the scale, manufacturers are making some sophisticated, high-value products such as truck axles and transmissions and engine parts. At the lower end, shops are turning out routine components for the vehicle manufacturers. Geographically, the industry is concentrated in southern Ontario and more than 90 percent of its production is dependent on exports to the U.S.

TABLE 10

Structure of the Canadian Automotive-parts Industry

	1981		1984*	
	Value of Shipments ($ millions)	Share (%)	Value of Shipments ($ millions)	Share (%)
In-house	$2 016	41.3	$ 4 624	45.2
Foreign-owned	2 326	47.7	4 236	41.4
Canadian-owned	537	11.0	1 371	13.4
Total	$4 879	100.0	$10 231	100.0

* APMA estimates

The Canadian Automotive Parts Manufacturers Association's (APMA's) special survey (Table 10) indicates the share of the in-house parts shipment of the Big Four has grown from 41.3 percent in 1981 to 45.3 percent in 1984. The pent-up demand for vehicles in Canada and the U.S. since 1983 has led to increased in-house parts production for Canadian consumption as well as for exports to the U.S. The depreciation of the Canadian dollar vis-à-vis the U.S. dollar also has provided a strong competitive edge to the Canadian parts producers. Preliminary estimates suggest that the relative share of in-house parts production is continuing to increase. Similarly, the relative share of the Canadian-owned independent parts producers also is growing and has increased substantially from 11 percent in 1981 to 13.4 percent in 1984.

Most of this increase is accounted for by two large Canadian independents, Magna International and AG Simpson. Canadian parts production by the

foreign-owned independents, however, has not grown at the same rate as the in-house and Canadian-owned independents parts production. Accordingly, the relative share of production of the foreign-owned independents has declined from 47.7 percent in 1981 to 41.4 percent in 1984.

Sector Performance

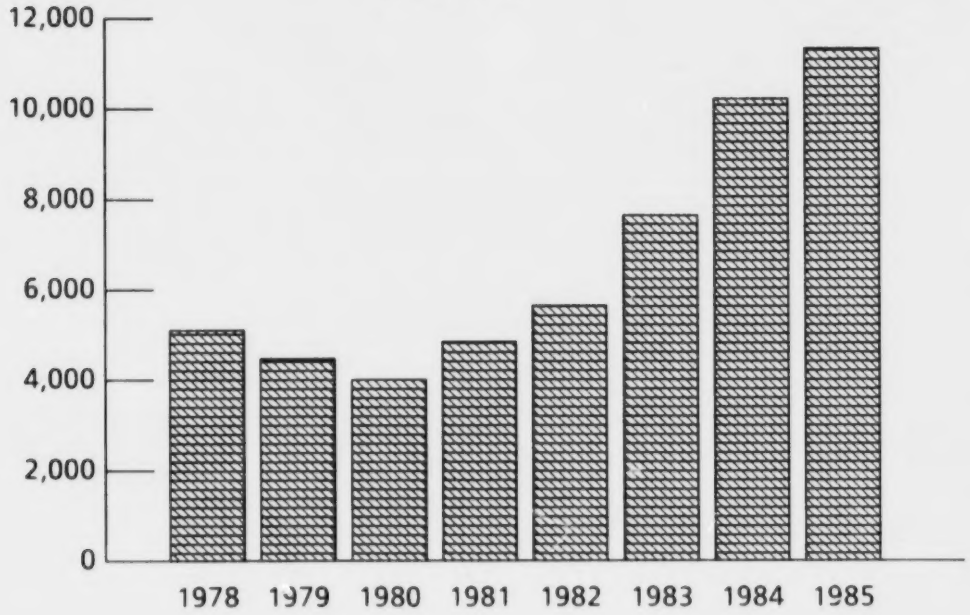
The Canadian automotive-parts producers exhibited strong performances in 1985. The recovery in the parts sector has moved in parallel with the vehicle manufacturing industry as the pent-up demand for vehicles in North America continued for three consecutive years. Record-level production of vehicles led to a continuing high demand for automotive parts and components on both sides of the border.

AUTO-PARTS SHIPMENTS

The value of Canadian automotive-parts shipments set a new record in 1985 when the value of shipments amounted to $11 348 million in current dollars, up from $10 232 million in 1984, an increase of 10.9 percent. The lower value of the Canadian dollar vis-à-vis the U.S. dollar, coupled with very high demand for autoparts components in the U.S., led to higher exports of Canadian-made parts to the U.S. Canadian parts exports to the U.S. were up 11.9 percent in 1985 compared to 1984, and have more than doubled since 1982. More than 90 percent of Canadian automotive-parts production was exported to the United States in 1985.

Figure 8

CANADIAN MOTOR VEHICLE PARTS SHIPMENTS
1978 - 1985
($ millions)



Investment

Total capital spending by Canadian automotive-parts manufacturers between 1978 and 1985 amounted to about $2.9 billion. The capital expenditures were heavy between 1979 and 1981 (approximately $2 billion), most of which was for major engine and transmission plants, before falling sharply during 1982 and 1983.

TABLE 11

Capital Investment in Canadian Automotive Parts Industry, 1978-1985

Year	Capital Expenditures ($ Million)
1978	201.4
1979	330.9
1980	786.9
1981	666.5
1982	189.8
1983	164.0
1984	203.2
1985	332.1

Source: Statistics Canada

Most capital spending in the parts industry was for new machinery and equipment to meet demand for light-weight components and to manufacture parts for front-wheel-drive vehicles. There also were large expenditures by the OE parts manufacturers to re-tool plants and re-design their major product lines.

CANADIAN COST ADVANTAGE

Canada continued to enjoy a substantial labour-cost advantage over the United States in motor-vehicle and equipment manufacturing, largely as a result of the lower exchange-rate. The information available from the U.S. Department of Labour's Bureau of Labour Statistics indicated that Canada has about a 30 percent labour-cost advantage in motor-vehicle and equipment manufacturing vis-à-vis the United States. Accordingly, Canadian exports of auto parts to the United States are expected to remain strong. One factor affecting Canadian auto-parts exports to the United States is the expected over-capacity situation in North American vehicle manufacturing, resulting mainly from import competition and increased vehicle assembly in Canada and the United States by offshore vehicle manufacturers.

At the outset, foreign vehicle assemblers operating in North America will not be able to generate CVA levels comparable to those reached by traditional North American manufacturers and are expected initially to source most of their components from their home bases. The upward revaluation of the yen against the Canadian and American currencies is expected to accelerate the growth in North American value-added in these transplant assembly operations.

OUT-SOURCING TRENDS

The North American vehicle manufacturers in their cost reduction efforts are increasingly looking toward the independent parts suppliers, especially for some of the parts that were manufactured in-house before. However, most of the independent parts suppliers do not have the necessary financial capability

to invest in high-value, high-technology components such as engines, transmissions and other power-train components. Accordingly, the vehicle manufacturers are now importing some of these components from offshore sources.

During the last five to seven years, a trend has developed to source major automotive parts from Japan and the newly industrialized countries such as Mexico, South Korea, Brazil and Taiwan. These countries are now exporting many high-value components such as engines and transmissions to the North American market. Ford, GM and Chrysler are importing some of these products from their affiliates in Japan, Mexico and Brazil. This trend is evident from Table 12 below.

TABLE 12

Canadian Imports of Automotive Parts from Selected Countries
($ millions)

	1978	1985
United States	7 336.0	16 304.1
Mexico	11.1	534.2
Japan	40.4	359.8
Sweden	45.7	99.7
Brazil	7.2	32.1
Taiwan	0.5	18.7
Hong Kong	0.7	3.4
Korea	0.1	14.2
United Kingdom	26.1	41.4
France	25.8	45.7
West Germany	24.9	85.1
All other countries	15.2	60.8
Total imports	7 533.7	17 599.1
Total non-U.S. imports	197.7	1 295.0

Source: Statistics Canada and APMA

Imports of automotive parts from Mexico have risen from $11.1 million in 1978 to $534.2 million in 1985. Approximately two-thirds of these imports are automotive engines and engine parts sourced by Ford Motor Co. from its subsidiary in Mexico. Ford also is importing major parts from Mazda of Japan, in which Ford has a part ownership. Similarly, imports of automotive parts from Japan have grown phenomenally, from $40.1 million in 1978 to $359.7 million in 1985. Approximately 58.5 percent of these imports in 1985 consisted of engines and engine parts. Chrysler Canada currently is importing engines from its affiliate, Mitsubishi Corporation of Japan, for its mini-van assembly in Windsor and General Motors is importing engines and other high-value components from its affiliate Isuzu Motors of Japan.

Imports from Brazil have grown from a near-zero level in 1978 to about $32.1 million in 1985. Imports from South Korea are growing rapidly, consisting mainly of replacement parts to service the growing Canadian market for Korean vehicles. Imports of automotive parts are expected to grow rapidly in the next few years as the Japanese and Korean companies start assembling cars in Canada and import most of the parts from their home bases.

Imports will originate increasingly from foreign plants owned by the U.S. vehicle manufacturers and parts suppliers. This trend is already evident in the U.S. As a result, Canadian parts suppliers will face a shrinking market, both in Canada and in the U.S.

According to a survey of the U.S. automotive-parts buyers conducted by Arthur Andersen and Company, by 1990 Japan is likely to surpass Canada as the major source of components for U.S.-built cars. Mexico and Brazil also were cited as greatly increasing their shares of the U.S. parts market, mainly because U.S. vehicle manufacturers already have made substantial investments in engine and component plants in those countries.

CHAPTER IV

THE INTERNATIONAL ENVIRONMENT

SYNOPSIS

World passenger-car, truck and bus production in 1985 broke the previous record of 42.3 million vehicles set in 1978. Estimated world motor vehicle production reached 44.8 million units in 1985, up from 41.8 million units produced in 1984, an increase of 7.2 percent. The world motor vehicle output is continuing a well-sustained recovery which began in 1983 when the total world output reached 39.7 million units after the recession low point of 36.1 million units posted in 1982.

TABLE 13

WORLD MOTOR-VEHICLE PRODUCTION TRENDS
(Millions of Units)

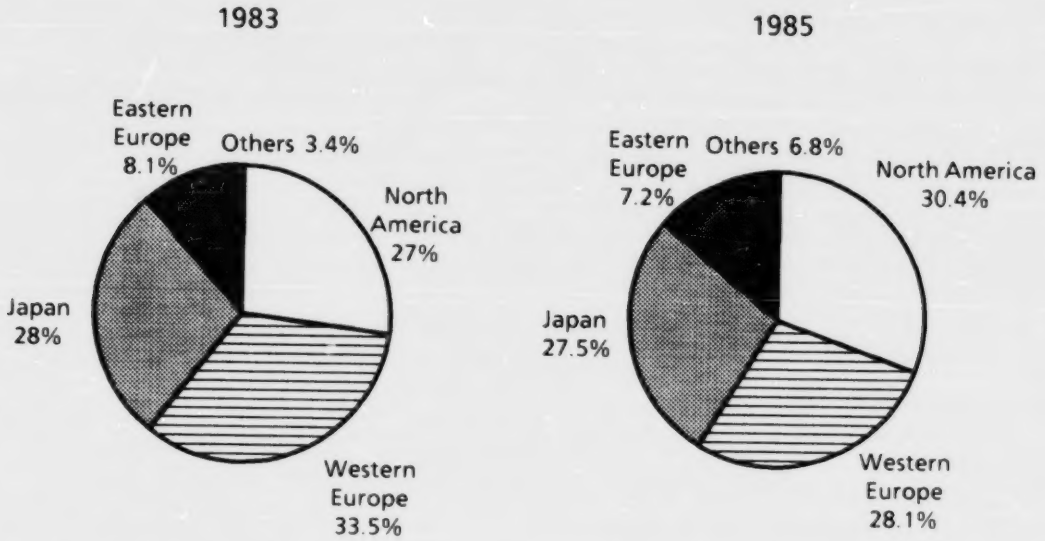
	1983		1984		1985	
	Units	% Share	Units	% Share	Units	% Share
North America (U.S.A. and Canada)	10.7	27.0	12.8	30.6	13.6	30.4
Western Europe	13.3	33.5	12.7	30.4	12.6	28.1
Japan	11.1	28.0	11.5	27.5	12.3	27.5
Eastern Europe	3.2	8.1	3.0	7.2	3.2	7.2
Others	1.4	3.4	1.8	4.3	3.1	6.8
TOTAL	39.7	100.0	41.8	100.0	44.8	100.0

Source: Ward's, JAMA

The economic recovery and growth in North America has been more vibrant than in Europe, which continued to experience sluggish economic growth. Accordingly, vehicle production and sales were stronger in North American than in Europe.

Figure 9

WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION TRENDS
(Millions of Units)



Vehicle production in North America in 1985 increased by 6.3 percent over 1984, compared to Western Europe where production remained virtually static at 12.6 million vehicles in 1985, compared to 12.7 million units in 1984.

Passenger-car sales in Canada and the U.S. increased to 12.2 million units in 1985, compared to 11.4 million units in 1984, a 7.0 percent increase. In Western Europe as a whole, passenger-car sales increased by 3.0 percent, up from 10.2 million units in 1984 to 10.5 million units in 1985.

Vehicle production in Eastern Europe was up marginally, increasing to 3.2 million units in 1985 from 3.0 million units in 1984 when production dropped from 3.2 million units in 1983.

Japanese vehicle production increased by almost seven percent, from 11.5 million units in 1984 to 12.3 million units in 1985, largely in response to a recovery in demand in major world markets. However, the Japanese domestic market remained sluggish and vehicle sales were up only marginally, from 5.4 million units in 1984 to 5.6 million units in 1985, an increase of 2.2 percent.

The most dramatic developments are in the newly-industrialized countries such as South Korea, Mexico and Brazil where automotive production activity has been increasing at a rapid rate. The vehicle production outside the four major areas -- North America, Western Europe, Eastern Europe and Japan -- has more than doubled since 1983, up from 1.4 million units in 1983 to 3.1 million units in 1985. These nations also doubled their world production share from 3.4 percent in 1983 to 6.8 percent in 1985.

UNITED STATES AUTOMOTIVE INDUSTRY

The United States motor-vehicle industry continued its overall performance in 1985 with record sales and production levels. The continuing economic recovery, accompanied by lower inflation and interest rates, provided the necessary environment for strengthened vehicle production and sales. The cost-reduction measures have enabled the industry to lower its break-even levels and to generate high profits, as well as improve its competitive strength vis-à-vis foreign imports. The industry has made dramatic improvements to its costs and balance-sheet items since 1983.

Sales

The auto industry in the United States sold a record 15.7 million domestic and imported cars and trucks in 1985. This represents an increase of 8.5 percent from 1984 sales level of 14.5 million units. Sales were 1.9 percent higher than the previous record of 15.4 million units sold in 1978.

However, the traditional North American domestic producers are continuing to lose market-share in the domestic market. While sales of domestically manufactured cars and trucks increased 5.2 percent in 1985 to 12.1 million vehicles (compared to 11.5 million units sold in 1984), these were still approximately eight percent below the 13.1 million vehicles sold in 1978. Meanwhile, sales of imported cars and trucks jumped 20 percent to 3.6 million units in 1985, compared to three million units sold in 1984.

Passenger-car sales in 1985 reached 11 million units, an increase of six percent over the 1984 level of 10.4 million units. Foreign imported automobiles constituted 25.7 percent of the total passenger-car market in 1985, with the total sales of imported cars reaching 2.8 million units, compared to 2.4 million units in 1984. Sales of domestic cars amounted to 8.2 million in 1985, compared to 8.0 million sold in 1984. This is still well below the peak record of 9.7 million units set in 1973.

Production

The U.S. auto industry produced 11.7 million cars and trucks in 1985, including about 355 000 units assembled by Nissan, Honda and the Toyota/GM joint venture. Total U.S. vehicle production was ahead 6.5 percent (11.7 million units) in 1985, up from the 1984 production level of 10.9 million units. However, production was still below the peak record of 12 896 000 light vehicles set in 1978. According to the U.S. Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA), the increased production activity in the U.S. pushed the automotive industry capacity- utilization rate to 86 percent in 1985, about two percent higher than the 1984 rate of 84 percent. The peak capacity utilization rate was established in 1978 at 89 percent.

Employment

Employment in the U.S. motor vehicles and equipment industry reached 873 000, about 6000 workers higher than the 1984 level, but still below the 1979 peak of 990 000 workers.

Profitability

Despite increases in sales in both dollar and volume terms, combined Big-Three profits slipped to $8.14 billion in 1985, compared to $9.78 billion in 1984. Earnings per share also declined to $35.29 from $42.65, as all three manufacturers posted declines. However, American Motors reported a loss, $125.3 million for 1985, compared to a $15.5 million profit in 1984.

Japanese Exports

Although the U.S. government did not seek an extension of the Voluntary Restraint Agreement (VRA) that had been in place since 1981, the Japanese government unilaterally decided to restrain car exports to the U.S. at 2.3 million units in the 1985-86 fiscal year compared to the previous level of 1.8 million units.

Foreign Investment

A number of developments, such as the rapid appreciation of the Japanese yen, protectionist sentiment in the U.S. and stringent restrictions on Japanese cars in most Western European countries, are forcing Japanese vehicle manufacturers to move part of their production to preferred markets such as North America.

During 1985-86, several Japanese and Korean auto companies announced new assembly plants for the U.S. and Canada in addition to the existing GM/Toyota joint venture in Fremont, Cal., Nissan's plant at Smyrna, Tenn., and Honda's Marysville, Ohio, plant.

As Table 14 shows, there will be at least ten Japanese and Korean plants in full operation by 1990 in Canada and the United States, with a total investment of $5.7 billion and an estimated capacity of 2.1 million units.

TABLE 14

FOREIGN PLANTS IN NORTH AMERICA

Country/Company	Direct Investment ($ C million)	Capacity (Units)	Estimated Direct Employment
U.S.A.			
TOYOTA			
Fremont, California	250	250 000	2 500
Georgetown, Kentucky	650	200 000	2 000
NISSAN			
Smyrna, Tennessee	500	200 000	2 100
HONDA			
Marysville, Ohio	600	350 000	3 500
MITSUBISHI			
Bloomington-Normal, Illinois	900	180 000	1 800
MAZDA			
Flat Rock, Michigan	600	300 000	2 000
SUBARU/ISUZU			
Lafayette, Indiana	670	120 000	2 000
TOTAL U.S.A.	4 170	1 660 000	15 900
CANADA			
TOYOTA			
Cambridge, Ontario	400	50 000	1 000
HONDA			
Alliston, Ontario	200	80 000	700
HYUNDAI			
Bromont, Quebec	300	100 000	1 200
GM/SUZUKI			
Ingersoll, Ontario	500	200 000	2 000
TOTAL CANADA	1 400	430 000	4 900

These are very significant investments and, given the slow growth and market saturation of the North American automobile market, the continuing import competition, and the rapidly increasing new capacity in North America, suggest difficult times ahead for the traditional North American automobile industry.

Some analysts are predicting two-to-three-million-unit passenger-car over-capacity in North America by 1990, which may bring about closure of as many as 10 assembly plants in North America, with estimated losses of about 150 000 jobs in the automotive industry.

EUROPEAN AUTOMOBILE INDUSTRY

Economic Overview

After more than two years of economic stagnation, the economic picture for Western Europe brightened in 1985. Lower interest rates prevailing in 1985 in most Western European countries stimulated consumer demand and industrial investment. Accordingly, most European countries experienced a mild economic recovery in 1985.

The recovery in Western Europe lagged behind that of the United States and varies from country to country, with real GDP growing more than 2.5 percent in Germany, Sweden and the U.K., only 2.0 percent in Italy and 1.0 percent in France during 1985.

Despite these positive developments, however, unemployment remains a persistent problem in Western Europe and poses a serious challenge to sustained consumer-spending growth. Unemployment averaged around 11 percent across Western Europe during 1985 and, despite economic expansion, will probably decline only marginally in 1986.

Automobile Market

Western European car sales were up five percent in 1985 to 10.5 million units, compared to 9.9 million units in 1984. Car sales were up in all Western European countries except Belgium, where sales were down by 3.2 percent. Volkswagen (VW) with 12.8 percent of the market was the leader in 1985. Fiat followed with a market share of 12.4 percent. Ford, which was the market leader in 1984, fell to third place in 1985. Peugeot's share eroded to 11.7 percent from 11.9 percent in 1984. GM, through its marketing campaign, increased its market share in 1985 to 11.5 percent, up from 11.2 percent in 1984. The European market was subject to economic pressures which could easily have decreased sales, but the prevailing over-capacity resulted in price competition which boosted total volume. While over-capacity remains a problem in Western Europe, no plants have been closed yet.

In general, most European automakers have been successful in reducing costs and made profits in 1985. GM, Renault and SEAT were the unprofitable exceptions. Higher profit margins were earned by the specialty-car companies because of their greater pricing power. The turn-around at Volkswagen and Peugeot and the continued improvement at Ford and Fiat were encouraging, especially in the tough, competitive environment which persists in Western Europe.

Following is a summary of the performance of the major European auto producers in terms of their market shares:

Volkswagen: The VW Golf was the top-selling car in Europe in 1984 and 1985. An up-graded model of the Scirocco, new models in the Audi division, a production facility in Spain and over-all strong sales during the year enabled VW to earn first place in 1985 with 12.8 percent of the total Western European car market. VW produced 1.4 million passenger-cars, and accounted for 10.9 percent of total Western European car production and ranked eighth among world auto producers.

Fiat Group: Fiat Group maintained second place in 1985 in the Western European car market, with a market share of 12.4 percent. Fiat Group assembled 1.2 million passenger-cars, about 9.5 percent of the total Western European passenger-car production and ranked 10th among world producers.

Ford: Ford had moved to the top sales spot in 1984, following the successful launching of its Sierra models. However, Ford fell to the third place in 1985, with a penetration of 12.1 percent in the Western European market. Ford Europe has plants in West Germany, England and Spain and produced 1.1 million passenger-cars, accounting for 8.6 percent of the Western European total passenger-car production.

GM Opel: GM has grown quickly and added four points to its market share in Western Europe since 1981. Reduced sales of big cars have been offset by strong sales of Kadette/Astra. During 1985, GM was in fifth place with 11.5 percent of the Western European passenger-car market. GM Opel (West Germany, England and Spain) assembled 1.2 million passenger-cars and accounted for 9.4 percent of the total Western European passenger-car output. Although GM has made impressive market gains, low profits continue to impair the financial health of the company.

Peugeot: Although the market share held by Peugeot was stable in 1985, it has been losing market share since 1981. Peugeot introduced the 205 Super-mini late in 1984 and it has been very successful. Accordingly, Peugeot's fourth-place position in 1985 has been maintained almost solely by this model. The company produced 1.3 million passenger-cars and accounted for 10.4 percent of the total Western European passenger-car output.

Renault: Renault continued to lose ground in the Western European market, despite the introduction of R-5 which is selling well across Europe, although it did not have the anticipated impact. Renault was in sixth place with 10.2 percent of Western Europe's passenger-car market. In 1985, Renault produced 1.3 million passenger cars, about eight percent of the total Western European passenger-car output.

Mercedes-Benz: Mercedes-Benz is the most popular specialty-car producer in Europe. Mercedes' 190 series is selling briskly and production capacity was doubled to meet the growing demand. The new 200 and 300 series also are selling well. Mercedes had 3.7 percent of the European market in 1985, up from 3.2 percent in 1984. The company accounted for about 3.6 percent of the European production in 1985.

BMW: BMW is a specialty-car manufacturer which has maintained a fairly stable market share, between 2.8 percent and 3.0 percent of the market. The company is facing tough competition from Mercedes' new range of mid-size cars.

Volvo: Volvo continues to make small market gains. It is slowly increasing its presence in Europe from 2.0 percent in 1982 to 2.4 percent in 1985. Volvo's European success has been linked to the station-wagon market segment, which is heavily dominated by Volvo and where it encounters little competition.

Japanese Market-Penetration in Western Europe

Japanese firms collectively accounted for 10.2 percent of Western European passenger-car sales in 1985, up from 9.7 percent in 1984.

Sales of Japanese vehicles are strongest in those countries that have little or no local production. All of Europe's major markets have some degree of import restrictions aimed at Japanese imports.

Table 15 shows Japanese penetration in the main Western European markets. The Japanese occupy the top spot in eight markets: Ireland, Belgium, Austria, Finland, Switzerland, Norway, Netherlands and Denmark. By contrast, they have no presence in Italy or Spain.

With the appreciation of the Japanese yen and major European currencies versus the dollar during 1985 and 1986, the Japanese turned their attention towards Europe as there was little appreciation of the yen versus the major European currencies. During the first quarter of 1986, Japanese exports to Europe were 15 percent higher than the similar period in 1985. Following this rapid increase, MITI has asked Japanese manufacturers to limit their exports to a market share of the EEC member states 10 percent higher than last year.

Any long-term restrictions on Japanese exports to Western Europe would likely force the Japanese to shift their trade strategy toward local production. Until now, local Japanese production in Europe has been minimal and Nissan's operations in Italy and Spain are still unprofitable. Honda became involved with British Leyland (BL) and also may allow BL to assemble cars for them.

TABLE 15

JAPANESE MARKET PENETRATION IN EUROPE, 1983-1985

	1983	1984	1985
Austria	28.3%	25.9%	25.9%
Belgium	21.9%	19.0%	19.1%
Denmark	31.1%	29.7%	32.5%
Finland	38.5%	37.4%	38.1%
France	2.7%	3.0%	3.0%
Germany	9.5%	10.8%	12.2%
Great Britain	10.6%	11.0%	10.7%
Ireland	30.0%	27.4%	34.0%
Italy	0.0%	0.0%	0.0%
Netherlands	23.1%	21.7%	22.0%
Norway	35.9%	33.7%	34.8%
Portugal	7.9%	7.3%	9.0%
Spain	0.0%	0.0%	0.0%
Sweden	15.2%	14.8%	16.0%
Switzerland	25.6%	23.2%	24.0%
European Total	9.4%	9.6%	10.2%
Units	964 815	955 780	1 060 789

Source: OECD

With respect to Japanese investments and joint ventures, the EEC has enacted local content standards to ensure that these are not merely kit-assembly operations. The EEC's local content rules are ambiguous, but benchmarks of local content vary from 40 percent to 60 percent of the vehicle.

JAPANESE MOTOR-VEHICLE INDUSTRY IN 1985

Economic Overview

The Japanese economy continued to experience steady growth during 1985. Japanese exports remained at a high level, supported by a moderate expansion of the U.S. and world economies. Plant and equipment investment showed a healthy increase in most industrial sectors and domestic demand for other goods and services generally increased.

However, the sharp rise in the value of the yen since September 1985, particularly in relation to the U.S. dollar, has placed exporting companies in a difficult position and has caused great uncertainty over the future of Japanese exports.

Vehicle Sales

Domestic motor-vehicle sales in 1985 reached 5.56 million units, an industry record, representing an increase of 2.2 percent over 1984 when 5.44 million

units were sold. Passenger-car sales during 1985 remained at about the same level as in 1984, about 3.1 million units (0.3 percent increase over 1984). A steady increase in multiple-car ownership, supported largely by female drivers, also contributed to the overall increase in sales. Truck sales in 1985 grew at a steady 4.7 percent pace to reach 2.43 million units. Sales of cargo (heavy- and medium-duty) trucks fell by 2.2 percent, primarily due to sagging demand for construction vehicles. Sales of compact and sub-compact trucks rose 1.1 percent as the market-stimulating effect of launching new models more than offset the drop in replacement demand. Mini-truck (midgets) sales increased 8.1 percent as new model introduction substantially expanded the market.

Vehicle Exports

Overall exports of motor vehicles increased 10.2 percent to 6.73 million units in 1985, largely attributable to an increase in the restraint level on passenger cars for the U.S. market and to the recovery of the European market. Exports of completely knockdown (CKD) sets rose favourably, increasing 9.8 percent to one million sets during the year.

In view of the favourable environments in both domestic and overseas markets in 1985, motor-vehicle production rose 0.7 percent above the 1984 total of 12.27 million units, a record high, making the Japanese automobile industry the world's leading motor-vehicle producer for the sixth consecutive year.

Canada and the U.S. absorbed about 3.4 million passenger-cars and trucks from Japan, about 50.3 percent of the total Japanese vehicle exports of 6.7 million units. The EEC absorbed about 973 000 units (14.4 percent), the Middle East 6.0 percent, Southeast Asia about 10.6 percent, Latin America 4.3 percent, and Africa about two percent of total Japanese exports.

International Developments Affecting the Japanese Automobile Industry

Automobile companies worldwide have experienced substantial changes in their business and market environments as internationalization of the world auto industry continues to gather momentum and proceeds into a new phase of development.

To cope with these changes, Japanese automobile manufacturers have been pursuing a strategy of overseas investment and development of new plants to service overseas markets, particularly in the preferred North American market.

Overseas Investments

The Japanese are increasingly pursuing a strategy which will shift the emphasis from exports of completed vehicles initially to exports of CKD kits, then to full-fledged integrated overseas assembly plants during the next few years.

Specifically, eight Japanese firms and one Korean company either have established production bases or have announced their plans to build

automobile-assembly plants in North America, either by themselves or in co-operation with North American vehicle manufacturers. (See Table 14).

The rising value of the Japanese yen also has hastened the overseas investment prospects and has forced the Japanese to invest in markets which until now have been better serviced from Japanese domestic production. For instance, Nissan plans to manufacture passenger-cars in Britain in the near future.

For many years, Japanese vehicle manufacturers have implemented production of CKD sets in many countries and currently are providing technological assistance to develop automobile and automotive parts industries, particularly in Southeast Asia, Latin America and Africa. However, these investments have not proven substantive, due to the limited size of these markets, the small scale of production and the low level of local content.

The Japanese developed a long-term cost advantage during the 1970s which has been sustained during the current upswing despite the appreciation of the yen. The Japanese automobile industry possesses huge financial muscle and can easily raise $45 billion for capital investment. The new investment in North America by the Japanese and Korean automobile companies represents the first step of a new phase in the international expansion of the Pacific auto producers, for whom North America is the key market. By 1990, Japanese firms are expected actually to produce about 1.3 million units in North America from a total capacity of 2 million units.

Research and Development

Investment in research and development is the driving force in bringing the Japanese auto industry into a leadership position. The industry is pouring billions of dollars into high-technology automotive research and development. In 1984 alone, the Japanese automobile industry invested more than $6 billion and employed about 36 000 engineers for research and development.

SOUTH KOREAN MOTOR VEHICLE INDUSTRY

Production

Since 1974, the government of South Korea has actively pursued a strategy of developing its own automobile industry. Throughout the 1970s, Korean vehicle production burgeoned, averaging about 28.7 percent annual growth. During that period, exports increased slightly more slowly than domestic consumption. By 1979, annual production reached 200 000 vehicles, compared to 37 000 units in 1975. During 1980-1982, Korean vehicle production declined, reaching 163 000 in 1982. The average operating rate was between 34 percent and 48 percent during the recession period. Since 1983, South Korean vehicle production has jumped phenomenally to 265 000 units as a result of the push for greater exports.

Exports

South Korea's Hyundai Corp. made a head start in 1983 when it began exporting to Canada, selling approximately 5000 Pony sub-compacts. It very quickly

established a foothold in the Canadian market through a highly organized dealers network. Hyundai enjoyed a competitive price advantage, partly due to its duty-free access in addition to a positive consumer perception. Hyundai increased its sales level in Canada to 25 000 units in 1984 and to 79 000 units in 1985, thus controlling seven percent of the total Canadian passenger-car market. Hyundai also is making an export push to the U.S. market in 1986, and the company expects to repeat the success it achieved in Canada.

In 1987, Daewoo Motors, a South Korean affiliate of General Motors Corporation, will begin exporting an Opel-designed sub-compact to the U.S. for sale by Pontiac dealers. The import volume to the U.S. is expected to reach 85 000-100 000 units per year by 1988, half of Daewoo's total production capacity for this vehicle.

KIA, another South Korean auto company, plans to enter the U.S. market during the late 1980s, supplying a mini-car to Ford Motor Company. KIA is expected to export up to 100 000 units per year to North America by the end of the decade.

Production Capacity

As a result of the recession in the early 1980's, the government took a series of initiatives to rationalize and organize the industry. The stated goal of government policy was to prevent over-capacity and price wars. The most important step taken was to restrict passenger-car production to two companies, Hyundai and Daewoo, while KIA (a former car producer) was limited to trucks and buses. At the same time, the government designated the motor vehicle industry as a strategic export industry. Auto imports are virtually prohibited from entering the country.

Currently, Hyundai and Daewoo control 75 percent and 25 percent of the Korean passenger-car market, respectively. The other four vehicle manufacturers -- KIA, Asia, Dong-A and Geohwa are limited to buses and trucks only.

South Korean auto companies needed capital and technology. Accordingly, joint ventures with foreign partners were vital for the development of the automotive industry. In co-operation with Mitsubishi, Hyundai spent about $500 million in product development and is working on a front-wheel-drive (FWD) car to meet the U.S. safety and emissions standards. Daewoo is a 50-50 joint-venture partner with General Motors to sell Daewoo-made cars in the U.S. Ford is affiliated with KIA while Chrysler has been seeking a link-up with Samsung, a large conglomerate not currently producing motor vehicles.

The current South Korean motor-vehicle production capacity is estimated to have reached about 700 000 units. Some analysts predict that vehicle production capacity will reach about a million units in 1987, and about 2.1 million units by 1991. Because of the limited Korean domestic market, such a production level may be unsustainable, given the fiercely competitive international market.

These developments suggest that South Korea will become a significant factor in the world automotive industry during the next five to ten years. Because of the country's low hourly-wage costs, it will likely attract more foreign capital and technology infusions. Availability of an excellently trained labour force is another positive factor.

The limiting factors are the small domestic market, a poor highway system, low per capita income compared to highly developed industrialized countries, high taxation of cars and gasoline, lack of an adequate base of suppliers and a very competitive international market.

OTHER DEVELOPING COUNTRIES

Among the newly industrialized countries, Taiwan also is in the process of rapidly developing its automotive industry, currently in the infancy stage. It has significant export potential, although at this time it is difficult to assess its significance on the international automotive environment. Ford Motor Co.'s affiliate "Ford Lio Ho" is planning significant new capacity and already is exporting a small volume of sub-compact cars to Canada for sale by Mercury dealers.

Mexico's auto industry is growing at a phenomenal rate and its exports to North America also are growing rapidly. Until recently, its exports to North America had been limited mainly to automotive components, consisting of high-value items such as engines and transmissions. All three major North American vehicle manufacturers -- GM, Ford and Chrysler -- also are active in Mexico in the assembly of cars and trucks. Other major overseas manufacturers are Volkswagen and Nissan.

Production of cars and trucks in Brazil was up 11.8 percent in 1985 to 967 000 units compared to 865 000 units in 1984. Output of passenger-cars increased marginally from 706 000 units in 1984 to 714 000 units in 1985 (1.2 percent), but truck production was significantly ahead, increasing from 159 000 units in 1984 to 253 000 units in 1985, a gain of 59 percent.

Volkswagen was the leading producer in Brazil, with a total production of 358 000 cars and trucks, representing about 37 percent of all Brazilian vehicle production. General Motors ranked second with total vehicle output of 223 000 units, constituting about 23 percent of the total vehicle output of Brazil. Ford was third with production of 189 000 units, representing almost 20 percent of vehicle production. These three producers accounted for about 80 percent of Brazil's vehicle output. Other producers include Fiat, Mercedes-Benz, Scania, Volvo and Toyota.

From Brazil, in the next few years, all three major vehicle producers, (Volkswagen, GM and Ford) intend to export cars to North America from their subsidiaries. Production in Mexico and Brazil by these manufacturers constitutes a major strategic response to competition from Korea and Japan in the North American small-car market segment.

CHAPTER V

AUTOMOTIVE INDUSTRY OUTLOOK

The preceeding portion of this report analysed the global and domestic changes which impacted on the performance of the Canadian automotive industry during 1985. This chapter provides an assessment of the various anticipated national and international developments which will affect the automotive industry during the rest of the 1980s, and examines the implications of these trends on domestic vehicle demand, employment and the performance of the industry in general.

INTERNATIONAL DEVELOPMENTS AFFECTING THE CANADIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY

The North American auto industry will be increasingly exposed to global economic, political and legislative pressures during the 1980s and beyond. The increasing internationalization of the auto industry, causing an inter-continental shift in the traditional production bases, accompanied by slower market-growth, will intensify the competitive pressure on the North American auto industry.

The industry has instituted sweeping cost-reduction measures and substantial productivity improvements have occurred. These measures, accompanied, by a market up-turn, restored the profitability of the North American vehicle manufacturers. High profits enabled the industry to make the necessary investments to modernize plants and equipment and develop new products to improve their competitiveness. However, these measures and improvements are still not enough to overcome the competitive challenge posed by the Japanese and by the entry of products from several newly industrialized countries (NICs) such as Korea, Brazil and Mexico. Slower growth in the North American automobile market, high import penetration and rapidly increasing new capacity in North America being developed by offshore vehicle producers suggest that the traditional North American vehicle manufacturers and the parts industry will continue to face strong competition in their traditional markets.

Market Perspective

Market growth in the major automotive-producing countries is predicted to be slower, thus compounding the adjustment difficulties for major world producers. The North American automobile market is expected to experience a very modest growth of only one percent to two percent per year for the rest of the decade.

The import-penetration level is expected to remain at 25 percent to 30 percent in the remainder of the 1980s, in view of the substantial capacity available in Japan and the new capacity being developed in newly industrialized countries. The NICs will increase their exports to North America during the next few years. The bulk of these cars will be captive imports by the Big Three and Volkswagen.

Foreign Capacity in North America

The continuing, restricted market access for Japanese cars and the possibility of greater trade restrictions in the future have prompted the offshore producers to develop new assembly capacity in North America. This new assembly capacity will increase rapidly from about 295 000 units in 1985 to approximately 2.1 million units by 1990. Approximately 430 000 units of this total capacity will be located in Canada.

Over-capacity in North America

Based on market projections, considerable over-capacity is expected to exist in passenger-car production in North America by 1990. Depending upon the market growth, import penetration and production by the offshore producers in North America, surplus capacity may reach 2.5 million units or higher by 1990.

Most of the over-capacity will be concentrated in small-car manufacturing, but some excess capacity is also expected in mid-size cars. Currently, the bulk of the Canadian production is devoted to mid-size and large cars for which strong demand is continuing, particularly for mid-size, front-wheel drive cars and mini-vans. However, the Japanese are quickly moving into the up-scale market and the competitive pressure is likely to intensify in the mid-size segment as well, affecting Canadian production in the coming years.

In any case, if models produced by offshore manufacturers continue to sell, it is expected that the major impact of any capacity reductions will be on the North American producers. In such a case, some plants would close, both in the U.S. and Canada, while others would operate at lower production levels. The impact on the parts sector is expected to be severe in view of the reduced production levels of the traditional North American vehicle producers and their increased offshore parts sourcing.

FACTORS AFFECTING CANADIAN VEHICLE DEMAND

After three consecutive years of sustained recovery of the automotive market, Canadian passenger-car sales are expected to stabilize at about 1.0 million to 1.1 million units. The replacement cycle which began early in 1983 is almost coming to an end. The vehicle manufacturers are now offering incentive packages in terms of reduced-rate financing and luxury options, a move which shows a clear softening of the market.

However, the single most important economic factor influencing the automotive demand will be the state of the Canadian economy. The broad economic variables, such as growth in GNP, employment, demographic factors, interest rates, income, price levels and several other non-quantifiable factors, will affect passenger vehicle demand:

a) The growth in real GNP is predicted to slow down to 3.5 percent in 1986 and 2.9 percent in 1987 and 1988. The lower growth in real GNP will have a decelerating influence on consumer spending, particularly on discretionary items such as automobiles whose purchases can be postponed.

b) The interest rates charged on auto loans are another major factor which heavily impacts on automobile demand. Interest rates have substantially moderated, compared to the recessionary period, and are predicted to remain fairly stable. The prime rates on which general consumer loans usually are based are forecast to be 9.9 percent in 1986 and 1987, and 10 percent in 1988. Accordingly, lower and stable interest rates should keep car sales stable.

c) Due to increased supply conditions, increases in car prices are predicted to moderate substantially in the next two years. While consumers have become accustomed to the high sticker prices of cars, the general average car price still remains high compared to real disposable income. This factor will still be paramount in making purchase decisions. The low-priced segment will be the major beneficiary of new growth in car sales.

d) Although the unemployment rate declined to 9.6 percent in the first-half of 1986 from the high of 12 percent in 1983, according to various forecasts no further reduction is expected in 1986 and 1987. Accordingly, any small reduction in the general unemployment rate is not expected to be a major factor in the growth of new-car sales.

e) Affordability still remains a key factor in new-car purchase decisions. Only moderate gains are expected in new-car sales in view of the continuing low growth in real disposable income.

OTHER FACTORS INFLUENCING AUTOMOBILE DEMAND

Replacement Frequency

Although the factors described above would have a major effect on future new-car sales, there are other factors at play which affect new car sales and the composition of these sales. Consumers are keeping their cars longer than in the past, resulting in steady growth in the average age of passenger cars. The frequency in vehicle trade-ins has declined substantially and consumers are spending more on repair and maintenance of their old cars. Due to these trends, the average age of passenger-car ownership is estimated to increase from three years in 1979 to about seven years by 1990. These factors will have a negative impact on new car sales.

Fuel Prices

Fuel prices are expected to remain relatively stable in both Canada and the U.S., barring any adverse international events which may cause another fuel crisis. The relatively stable fuel prices will assure stable sales volume for full-size cars.

Demographic Factors

Demographic trends also are important in influencing the long-term vehicle demand and sales mix by market segment. Throughout the 1980s, growth in

aggregate demand for motor vehicles will be bolstered by the steady increase in the primary new-car buying population (ages 25 to 44). However, the long-term demographic trends, including the continued entry of women into the labour force and the reduction in the average household size, are likely to shift the overall vehicle sales mix toward smaller and up-scale specialty vehicles.

CANADIAN MARKET FORECAST

After experiencing a rapid market recovery during the past three years, Canadian passenger-car market growth is expected to stabilize at one percent to two percent annual growth in 1986-88 period. Automobile-sales forecast for the Canadian market by various agencies and institutions for the period 1986-1990 are presented in the following table:

TABLE 16
PASSENGER-CAR SALES FORECAST FOR CANADA
('000 UNITS)

	1986	1987	1988	1989	1990
Chase	1 058	1 012	1 037	1 037	1 060
Data Resources Inc.	1 051	1 007	950	918	961
Royal Bank	1 020	1 057	-	-	-
Bank of Commerce	1 080	1 040	-	-	-

Based on the above forecasts, passenger-car sales in Canada are expected to be under 1.1 million units in 1986. A slight market slowdown is expected in 1987-88 in view of the expected minor slowdown in the economy, but car sales will still be about one million units. The market is expected to remain strong but relatively flat for the remainder of the 1980s.

OUTLOOK FOR CANADIAN VEHICLE MANUFACTURERS

The measures instituted by the industry have resulted in lowering break-even levels by as much as 40 percent since 1979. This achievement, accompanied by a sales recovery and restraints on Japanese automobiles, enabled the North American vehicle producers to return to profitability, retire debt, and rebuild capital.

During the 1983-85 period, the Canadian Big Three vehicle manufacturers made $3.5 billion profits. This level of profitability should enable them to meet future requirements for investment funds and to address the long-term competitive issues. However, it is doubtful that the existing level of profitability can be sustained over the next few years. The most immediate concern to the auto industry is the need to reduce the cost advantage of Japanese manufacturers in small-car production. To meet this challenge, the U.S. Big Three have been developing ambitious, long-term product strategies.

GM's Saturn program, Ford's Alpha program and Chrysler's Liberty are aimed at overcoming cost disadvantages vis-à-vis the Japanese manufacturers in small-car manufacturing.

In view of the fierce competition, the North American manufacturers face a substantial risk of further erosion of their North American market shares. The success of the traditional North American auto manufacturers' efforts in the small-car sector will have an important bearing on the level of future motor-vehicle manufacturing in North America.

OUTLOOK FOR SUPPLIERS

Canadian auto-parts suppliers face the same competitive pressure and risks as vehicle manufacturers in competing in the new internationalized form of the auto industry. The restructuring of the auto industry, while providing new opportunities for the auto parts industry, has, at the same time, put new demands on parts manufacturers for significant investment in new products and processes.

The increasing shift by the vehicle manufacturers to outside sourcing rather than in-house production is expected to continue as they continue to push to lower their production costs. These developments could offer significant opportunities for large and medium-size independent companies to expand their production and realize economies of production. The vehicle manufacturers are offering long-term contracts to ensure that companies undertake the necessary investments. However, some of the smaller companies which lack necessary funds for investment face increasing risk of business losses.

As the Japanese continue to make a strong push for enlarging their production base in North America, significant business will be lost by the North American parts manufacturers due to further erosion of traditional North American auto producers' market shares. These Asian vehicle manufacturers also will use a high percentage of parts imported from their supplier base. Many Japanese suppliers already have followed the Japanese auto makers to the United States.

In this environment, the North American parts suppliers will require a strategy aimed at employing their capabilities to increase competitiveness either with their own resources or by developing joint ventures with offshore parts producers, technology transfers and equity-sharing arrangements. Moreover, suppliers must meet the higher quality standards set by the vehicle manufacturers and improve their international competitiveness in order to exploit these opportunities.

STATISTICAL APPENDIX
TABLE OF CONTENTS

1. Sales

1.1 Retail Sales of Motor Vehicles in Canada and the United States, 1970-1985 54
1.2 Canadian Sales of North American Cars by Size, 1970-1985 55
1.3 United States Sales of North American Cars by Size, 1970-1985 .. 56
1.4 Canadian Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985 57
1.5 U.S. Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985 58
1.6 Road Motor-vehicle Registrations in Canada, 1980-1984 59
1.7 Top-ten Vehicle Manufacturers in the World by Total Output, 1984 60
1.8 International Sourcing Pattern of Original-equipment Parts of the Five Major Motor-vehicle Manufacturers 61
1.9 Consumption of Automotive Parts by Vehicle Manufacturers 62

2. Shipments

2.1 Value of Shipments in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1973-1983 64

3. Production

3.1 North American Production of Motor Vehicles 66
3.2 Canadian Truck Production, 1975-1985 67
3.3 U.S. Truck Production, 1975-1985 68

4. Investment

4.1 New Capital Expenditures in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1973-1984 70

5. Trade and Auto Pact Data

5.1 Canadian-overseas Trade in Automotive Products 72
5.2 Canada-United States Trade in Automotive Products, 1968-1985 ... 73
5.3 Canada-U.S. Trade Within and Outside the Automotive Products Trade Agreement, 1974-1983 74
5.4 Relationship between Canada-U.S. Auto Pact Trade Imbalance and Canadian Value-added in Automotive Production as Percentage of Canadian Cost of Sales 75
5.5 Overall Net-production to Net Sales-value Ratios Achieved by Auto Pact Companies in Canada, 1971-1985 76
5.6 Actual Canadian Value-added (CVA) as a Percentage of Cost of Sales Compared to CVA Commitments of Auto Pact Producers, 1975-1985 77
5.7 Total Canadian Value-added by Category of Production for the Four Major Vehicle Manufacturers in Canada 78

5.8 Automotive Industry, Selected Current and Capital Account Transactions between Canada and the United States, 1981-1984 .. 79
5.9 Scheduled Tariff Changes under the General Agreement on Trade and Tariffs for Most Favoured Nations Ad Valorem Rates of Duty, Tariff Items 43803-1 and 61815-1 80

6. Employment

6.1 Employment Related to Automotive Manufacturing in Canada, 1964-1985 82
6.2 Employment Related to Automotive Manufacturing in the U.S, 1972-1985 83
6.3 Automotive Parts Industry by Number of Employees: 1984 84

7. Vehicle-assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada

7.1 Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada 86
7.2 A Partial List of Major Automotive-parts Plants in Canada..... 88

NOTE: Because of the variety of sources from which these statistical tables have been taken, totals will not always agree. The differences can be attributed to the variety of methods used in obtaining the various statistics.

1. SALES

TABLE 1.1

Retail Sales of Motor Vehicles in Canada and the United States, 1970-1985 ('000 Units)

	AUTOMOBILES			TRUCKS			
YEAR	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	TOTAL VEHICLES
1. CANADA							
1970	497	143	640	125	9	134	774
1971	592	188	780	147	13	160	940
1972	654	205	859	190	17	207	1 066
1973	783	188	971	235	20	256	1 227
1974	797	146	943	288	19	307	1 249
1975	836	154	989	310	17	327	1 317
1976	793	153	946	331	14	345	1 291
1977	798	194	991	338	16	354	1 345
1978	816	173	989	364	13	377	1 366
1979	863	140	1 003	381	12	393	1 396
1980	741	191	932	312	22	334	1 266
1981	647	257	904	251	36	287	1 191
1982	489	224	713	167	40	207	920
1983	625	218	843	193	45	238	1 081
1984	725	246	971	274	39	313	1 284
1985	795	342	1 137	345	48	393	1 530

Source: Statistics Canada.

	AUTOMOBILES			TRUCKS			
YEAR	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	NORTH AMERICAN	OVERSEAS IMPORT	TOTAL	TOTAL VEHICLES
2. U.S.							
1970	7 120	1 285	8 405	1 746	65	1 811	10 216
1971	8 681	1 570	10 251	2 011	85	2 096	12 347
1972	9 327	1 623	10 950	2 486	143	2 632	13 575
1973	9 676	1 763	11 439	2 916	228	3 144	14 583
1974	7 454	1 413	8 867	2 512	171	2 683	11 550
1975	7 053	1 587	8 640	2 249	231	2 480	11 120
1976	8 611	1 498	10 109	2 944	237	3 181	13 290
1977	9 109	2 075	11 184	3 353	323	3 676	14 860
1978	9 312	2 000	11 312	3 776	337	4 113	15 425
1979	8 328	2 300	10 628	3 000	500	3 500	14 128
1980	6 578	2 398	8 976	2 002	484	2 486	11 462
1981	6 206	2 324	8 530	1 852	448	2 300	10 830
1982	5 757	2 222	7 979	2 151	410	2 561	10 540
1983	6 795	2 386	9 181	2 588	464	3 052	12 233
1984	7 951	2 439	10 390	3 484	607	4 091	14 481
1985	8 205	2 834	11 038	3 912	766	4 678	15 716

Source: Motor Vehicle Manufacturers' Association (MVMA) and Ward's Reports.

TABLE 1.2

Canadian Sales of North American Cars by Size, 1970-1985
(Units)

YEAR	SUB-COMPACT	PERCENT TOTAL	COMPACT	PERCENT TOTAL	INTER-MEDIATE	PERCENT TOTAL	FULL-SIZE	PERCENT TOTAL	LUXURY	PERCENT TOTAL	TOTAL SALES
1970	8 882	1.80	101 192	20.46	156 136	31.57	214 785	43.43	13 556	2.74	494 551
1971	38 616	6.85	108 280	19.22	158 687	28.16	234 656	41.64	23 259	4.13	563 498
1972	45 645	7.41	132 550	21.51	185 856	30.16	206 830	33.57	45 308	7.35	616 189
1973	81 739	10.89	164 783	21.96	233 914	31.18	213 909	28.51	55 927	7.45	750 272
1974	89 969	11.61	183 062	23.63	239 003	30.85	209 102	26.99	53 600	6.92	774 736
1975	74 552	10.29	185 894	25.66	229 364	31.66	222 581	30.73	11 963	1.65	724 354
1976	70 483	8.89	245 047	30.91	249 235	31.44	215 451	27.18	12 502	1.58	792 718
1977	56 060	7.03	245 805	30.81	266 784	33.44	214 287	26.86	14 775	1.85	797 711
1978	96 154	11.80	248 046	30.43	263 448	32.32	191 113	23.44	16 435	2.02	815 196
1979	152 432	17.67	236 832	27.46	243 132	28.19	203 388	23.58	26 738	3.10	862 522
1980	140 214	18.92	228 745	30.86	205 813	27.77	148 145	19.99	18 350	2.48	741 267
1981	136 696	21.45	198 078	31.08	184 443	28.94	105 406	16.54	12 604	1.98	637 227
1982	156 874	32.36	124 944	25.78	145 237	29.96	50 705	10.46	6 959	1.44	484 719
1983	205 942	33.56	135 226	22.04	197 672	32.21	66 016	10.76	8 817	1.44	613 673
1984	235 429	33.01	178 527	25.03	206 740	28.99	79 030	11.08	13 531	1.90	713 257
1985	237 047	30.22	202 286	25.88	245 966	31.47	79 961	10.23	16 567	2.12	781 827

SOURCE: MVMA.

TABLE 1.3

United States Sales of North American Cars by Size, 1970-1985
(Units)

YEAR	SUB-COMPACT	PERCENT TOTAL	COMPACT	PERCENT TOTAL	INTER-MEDIATE	PERCENT TOTAL	FULL-SIZE	PERCENT TOTAL	LUXURY	PERCENT TOTAL	TOTAL SALES
1970	138 259	1.93	1 157 250	16.18	2 434 906	34.04	3 033 092	42.40	389 280	5.44	7 152 787
1971	721 814	8.74	1 174 090	14.21	2 330 502	28.20	3 500 140	42.36	536 890	6.50	8 263 436
1972	809 014	9.75	1 267 350	15.27	2 360 920	28.45	3 332 215	40.15	529 277	6.38	8 298 776
1973	1 072 440	11.09	1 687 379	17.45	2 909 511	30.09	3 258 475	33.70	741 884	7.67	9 669 689
1974	791 901	10.63	1 557 854	20.91	2 539 193	34.09	2 016 375	27.07	543 598	7.30	7 448 921
1975	1 167 393	17.27	1 678 500	24.83	1 974 772	29.21	1 587 852	23.49	352 395	5.21	6 760 912
1976	1 041 050	12.10	2 436 219	28.31	2 845 207	33.06	1 898 857	22.06	385 240	4.48	8 606 573
1977	994 936	10.93	2 364 838	25.97	3 009 209	33.05	2 276 561	25.00	458 910	5.04	9 104 454
1978	1 209 320	13.20	2 224 380	24.28	3 007 774	32.84	2 137 160	23.33	581 547	6.35	9 160 181
1979	1 762 050	21.42	1 936 150	23.54	2 334 500	28.38	1 708 790	20.77	483 936	5.88	8 225 426
1980	1 670 721	25.40	1 674 755	25.46	1 835 799	27.91	1 075 267	16.35	321 710	4.89	6 578 252
1981	1 661 401	26.77	1 523 044	24.54	1 741 694	28.07	951 534	15.33	328 183	5.29	6 205 856
1982	1 738 589	30.20	1 104 083	19.18	1 618 078	28.11	928 467	16.13	367 441	6.38	5 756 658
1983	2 034 807	29.95	924 639	13.61	2 247 042	33.07	1 157 519	17.04	431 292	6.35	6 795 299
1984	2 306 206	29.00	1 309 390	16.47	2 457 048	30.90	1 232 368	15.50	646 511	8.13	7 951 523
1985	1 296 863	15.81	2 562 588	31.24	2 463 556	30.03	1 077 308	13.14	804 389	9.81	8 204 704

Source: 1964 through 1975 are registrations (figures are low because of incomplete reports from some states).
1976 and subsequent years are retail sales -- Ward's Automotive Reports.

TABLE 1.4

Canadian Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985
(Units)

Year	Total Sales Volume	Domestic Volume	Domestic Percent	Total Imported Volume	Total Imported Percent	Japanese Volume	Japanese Percent
1964	616 759	550 823	89.3	65 936	10.7	-	-
1965	708 716	633 641	89.4	75 075	10.6	2 834	0.4
1966	694 820	626 986	90.2	67 834	9.8	2 742	0.4
1967	679 435	605 049	89.1	74 386	10.9	5 617	0.8
1968	741 915	637 393	85.9	104 522	14.1	15 859	2.1
1969	760 803	638 270	83.9	122 533	16.1	39 033	5.1
1970	640 360	497 185	77.7	143 175	22.3	65 569	10.2
1971	780 762	592 319	75.9	188 443	24.1	106 552	13.7
1972	858 959	653 933	76.1	205 026	23.9	116 860	13.6
1973	970 828	782 914	80.6	187 914	19.4	111 467	11.5
1974	942 797	796 840	84.5	145 957	15.5	87 609	9.3
1975	989 280	835 679	84.5	153 601	15.5	95 772	9.7
1976	946 488	793 201	83.8	153 287	16.2	101 558	10.7
1977	991 398	797 752	80.5	193 646	19.5	134 900	13.6
1978	988 890	815 994	82.5	172 896	17.5	113 166	11.4
1979	1 003 008	863 554	86.1	139 454	13.9	79 879	8.0
1980	932 060	740 767	79.5	191 293	20.5	138 107	14.8
1981	904 195	646 942	71.6	257 253	28.4	207 639	23.0
1982	713 481	489 435	68.6	224 046	31.4	178 174	25.0
1983	843 318	625 088	74.1	218 230	25.9	176 525	20.9
1984	971 210	724 932	74.6	246 278	25.4	171 204	17.6
1985	1 137 216	794 965	69.9	342 251	30.1	199 221	17.5

Source: Statistics Canada.

TABLE 1.5

U.S. Sales of New Passenger Cars by Origin, 1964-1985
(Units)

Year	Total Sales Volume	Domestic Volume	Domestic Percent	Total Imported Volume*	Total Imported Percent	Japanese Volume*	Japanese Percent
1964	8 100 865	7 616 734	94.0	484 131	6.0	N/A	-
1965	9 232 504	8 763 219	94.9	469 285	5.1	18 067	0.2
1966	8 978 657	8 377 425	93.3	601 232	6.7	40 183	0.5
1967	8 286 472	7 567 884	91.3	718 588	8.7	69 188	0.8
1968	9 610 257	8 624 820	89.7	985 437	10.3	109 586	1.2
1969	9 545 295	8 464 375	88.7	1 080 920	11.3	189 160	2.0
1970	8 364 950	7 115 537	85.1	1 249 413	14.9	312 777	3.7
1971	10 209 375	8 676 284	85.0	1 533 091	15.0	578 977	5.7
1972	10 907 503	9 321 502	85.5	1 586 001	14.6	628 918	5.8
1973	11 402 261	9 669 689	84.8	1 732 572	15.2	742 621	6.5
1974	8 838 244	7 448 921	84.3	1 389 323	15.7	592 113	6.7
1975	8 614 524	7 050 120	81.8	1 564 404	18.2	807 931	9.4
1976	10 097 692	8 606 573	85.2	1 491 119	14.8	931 182	9.2
1977	11 168 708	9 104 454	81.5	2 064 254	18.5	1 399 338	12.5
1978	11 300 477	9 307 563	82.4	1 992 914	17.6	1 414 260	12.5
1979	10 647 442	8 328 055	78.2	2 319 387	21.8	1 833 927	17.2
1980	8 978 584	6 578 252	73.3	2 400 332	26.7	1 908 413	21.3
1981	8 533 135	6 205 856	72.7	2 327 279	27.3	1 858 896	21.8
1982	7 978 872	5 756 658	72.2	2 222 214	27.9	1 801 481	22.6
1983	9 182 071	6 795 299	74.0	2 386 772	26.0	1 915 621	20.9
1984	10 390 815	7 951 523	76.5	2 439 292	23.5	1 906 204	18.3
1985	11 038 423	8 204 704	74.3	2 833 719	25.7	2 217 860	20.2

* Imported includes captive imports for 1980 and subsequent years.

Source: Ward's.

TABLE 1.6

Road Motor-vehicle Registrations in Canada, 1980-1984

	1980	1981	1982	1983	1984
Passenger Automobiles	10 255 511	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667
Trucks and Truck-tractors	2 902 730	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889
Buses	52 569	54 210	54 065	55 226	52 169
Motorcycles	388 680	406 871	431 453	466 411	470 445
Other	117 662	53 026	55 503	58 706	56 302
TOTAL	13 717 152	13 851 482	14 310 717	14 619 609	14 406 472

Source: Statistics Canada.

The statistics on road-vehicle registrations shown in this table have been obtained from the 12 provincial and territorial governments, each of which has its own distinct registration system. While each provincial or territorial system may be comprehensive and consistent within itself, the inconsistencies between the different provinces and territories pose serious problems for anyone trying to make use of national totals.

For all provinces and territories, the registration figures represent the total number of vehicles which held a registration in the reporting jurisdiction for all, or any part, of the licence year. However, there is some slight duplication when vehicles are registered in more than one province or territory during the same licence year. Although the Statistics Canada questionnaire asked for separate reporting of transfers from other provinces or territories, only Nova Scotia and British Columbia were able to supply this figure. Therefore, no adjustment was made. An analysis of these reports indicates that less than 1.7 percent of registrations of road motor-vehicles represents transfers from other provinces or territories.

Since 1980, information from the province of Quebec concerning registration is based on a count of the number of vehicles in circulation. In previous years, data shown in tabulations for Quebec were based on the number of registration transactions. However, because Quebec registrations change each time a vehicle is sold (unlike the other nine provinces where the licence plate stays with the vehicle), the transactions count tended to overstate the number of vehicles on the road in Quebec.

TABLE 1.7

Top Ten Vehicle Manufacturers in the World by Total Output, 1984

COMPANY	TOTAL OUTPUT (Units)
1. General Motors -- U.S.A.	8 070 647
2. Ford Motor -- U.S.A.	5 348 906
3. Toyota -- Japan	3 482 727
4. Nissan -- Japan	2 727 568
5. Volkswagen -- West Germany	2 135 346
6. Renault -- France	1 983 217
7. Chrysler -- U.S.A.	1 884 882
8. Peugeot -- France	1 747 740
9. Uaz -- U.S.S.R.	1 675 000
10. Fiat -- Italy	1 528 910

Note: Includes production from plants outside parent country.

Source: Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA) of the United States, World Motor Vehicle Data, 1986.

Data compiled by the MVMA from various overseas sources. Information was obtained from published reports issued by various vehicle associations outside the U.S. and from a number of other sources considered reliable. Therefore, and because of the numerous complex factors involved in determining vehicle ranking worldwide, the MVMA does not assume responsibility for the above classification.

TABLE 1.8

International Sourcing Pattern of Original-equipment Parts of the Five Major Motor-vehicle Manufacturers ($C Million)

Model Year	U.S. Purchases from In-house Suppliers in Canada	Canadian Purchases from In-house Suppliers in U.S.A.	Column (a) Less Column (b)
	(a)	(b)	
1965	17.4	522.2	- 504.8
1966	163.7	599.5	- 435.8
1967	209.0	716.1	- 507.1
1968	356.3	1 008.5	- 652.2
1969	406.8	1 298.7	- 891.9
1970	453.6	1 153.3	- 699.7
1971	639.0	1 428.1	- 789.1
1972	763.2	1 556.4	- 793.2
1973	801.7	1 804.0	-1 002.3
1974	713.0	2 083.2	-1 370.2
1975	796.7	2 209.1	-1 412.4
1976	1 165.6	2 772.2	-1 606.6
1977	1 520.6	3 365.8	-1 845.2
1978	2 222.0	N.A.	N.A.
1979	2 361.7	4 702.8	-2 341.1
1980	1 604.1	3 991.7	-2 387.6
1981	2 118.7	4 957.2	-2 838.5
1982	2 891.7	5 374.2	-2 482.5
1983	2 360.0	5 918.0	-3 558.0
1984	3 959.6	7 813.4	-3 853.8
1985	4 620.7	8 489.6	-3 868.9

Model Year	U.S. Purchases from Independent Suppliers in Canada	Canadian Purchases from Independent Suppliers in U.S.A.	
1965	74.3	236.4	- 162.1
1966	112.3	279.8	- 167.5
1967	172.1	304.6	- 132.5
1968	327.4	405.2	- 77.8
1969	430.9	485.5	- 54.6
1970	487.3	505.4	- 18.1
1971	574.5	484.4	90.1
1972	699.3	558.9	140.4
1973	888.4	748.8	139.6
1974	771.4	846.9	- 75.5
1975	875.8	1 051.1	- 175.3
1976	1 221.6	1 283.5	- 61.9
1977	1 530.0	1 519.9	10.1
1978	1 537.8	N.A.	N.A.
1979	1 812.0	1 560.0	25.2
1980	1 253.4	1 226.1	27.3
1981	1 385.1	1 450.7	- 65.6
1982	1 476.9	1 843.8	- 366.9
1983	1 922.1	2 067.4	- 145.3
1984	2 616.7	3 034.2	- 417.5
1985	3 381.4	3 871.4	- 490.0

Note: Canadian purchases are for use in vehicle assembly in Canada only. These figures do not include parts imported for further manufacture or parts imported for re-export, either as parts or as CKD vehicles.

Source: Compiled from company responses to the Reisman Inquiry (1965-1977) and company Auto Pact Reports (1979-1985). 1978 data not available from Auto Pact Reports.

TABLE 1.9

Consumption of Automotive Parts by Vehicle Manufacturers
($C Millions)

Year	Canada	Within the United States	Canada as a Percent of Total
1972	3 239.2	32 483.2	9.1
1973	3 843.1	38 460.1	9.1
1974	4 314.1	34 338.1	11.2
1975	4 967.6	37 010.7	11.8
1976	6 090.8	48 796.2	11.1
1977	7 096.8	64 334.4	9.9
1978	8 378.8	76 966.0	9.8
1979	8 975.2	79 076.1	10.2
1980	8 752.3	64 364.5	12.0
1981	9 823.4	73 347.4	11.8
1982	10 597.8	-	-

Source: Statistics Canada, U.S. Department of Commerce and the APMA.

2. SHIPMENTS

TABLE 2.1

Value of Shipments in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1973-1983

CANADA ($C Millions)	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*
323 Motor-vehicle Manufacturers	4715.8	5381.9	6024.4	7276.1	8610.4	10070.1	10724.4	10071.1	11402.8	12343.6	15590.7
3241 Truck-body Manufacturers	143.2	178.3	197.2	194.4	188.6	207.6	281.2	316.5	372.5	311.9	282.7
3243 Commercial-trailer Manufacturers	108.9	138.4	117.0	110.3	151.8	218.5	313.3	301.9	259.1	171.5	166.7
SUB-TOTAL	4967.9	5698.6	6338.6	7580.8	8950.8	10496.2	11318.9	10689.5	12034.4	12827.0	16040.1
325 Motor-vehicle Parts & Access.	2304.6	2281.1	2325.8	3112.3	3790.2	4692.0	4472.8	3609.7	4358.4	5059.7	8357.9
188 Automobile Fabric Accessories	229.3	229.0	227.1	305.5	348.6	427.7	424.6	424.5	520.9	479.2	
SUB-TOTAL	2533.9	2510.1	2552.9	3417.8	4138.8	5119.7	4897.4	4034.2	4879.3	5538.9	8357.9
TOTAL	7501.8	8208.7	8891.5	10998.6	13089.6	15615.9	16216.3	14723.7	16913.7	18365.9	24398.0
U.S.A. ($U.S. Millions)											
3711 Motor-vehicle & Car Bodies	50227.7	43868.5	45340.2	62717.4	76517.8	84900.9	85147.4	66257.4	74273.1	70739.7	95930.8
3713 Truck & Bus Bodies**	1595.8	1471.3	1739.9	2342.4	3329.1	2292.5	2355.4	2123.1	2314.9	2510.9	2833.6
3715 Truck Trailers	1369.5	1636.9	921.6	1297.3	1910.1	2498.0	3088.2	2435.8	2206.2	1773.3	2171.6
SUB-TOTAL (U.S. $)	53193.0	46976.7	48001.7	66357.1	81757.0	89691.4	90591.0	70816.3	78794.2	75023.9	100936.0
3714 Motor-vehicle Parts & Access.	21606.5	21656.0	22030.1	29024.4	35750.8	40199.7	39807.2	32881.2	37080.9	36293.1	44415.4
3465 Automotive Stampings	6085.9	6103.0	6116.2	8070.5	9739.2	10697.6	10425.9	8497.3	8960.7	8777.4	11176.4
3592 Carburetors, Pistons, Rings	1017.6	977.3	1009.0	1256.3	1400.6	1608.5	1904.1	1838.8	2130.9	2224.5	2485.0
3647 Vehicular Lighting Equipment	577.4	598.0	590.6	771.1	908.5	1057.2	1061.5	876.0	956.3	1013.6	1282.1
3694 Engine Electrical Equipment	2343.0	2388.1	2427.6	3100.3	3647.2	4097.9	4124.3	3684.3	4071.0	3464.3	4212.4
2396 Automotive-Apparel Trimmings	1289.4	1234.4	1283.1	1658.5	2166.3	2280.8	2287.4	1939.5	2286.1	2130.8	2723.0
SUB-TOTAL ($U.S.)	32919.8	32956.8	33456.6	43881.1	53612.6	59941.7	59610.4	49717.1	55485.9	53903.7	66294.3
TOTAL U.S.A. ($U.S.)	86112.8	79933.5	81458.3	110238.2	135369.6	149633.1	150201.4	120533.4	134280.1	128927.6	167230.3
TOTAL U.S.A. ($C)	86121.4	78175.0	82867.5	108705.9	143965.6	170611.7	175960.9	140903.5	161001.8	170210.2	206094.6
NORTH AMERICAN TOTAL ($C)	93623.2	86383.7	91759.0	119704.5	157055.2	186227.6	192177.2	155627.2	177915.5	195507.8	230492.6
CANADA as a percentage of the total	8.01	9.50	9.69	9.19	8.33	8.39	8.44	9.46	9.51	12.9	10.6

* Reported under 1980 SIC

** Revised in 1977. Excludes motor homes.

Source: Statistics Canada, U.S. Department of Commerce, APMA.

3. PRODUCTION

TABLE 3.1

North American Production of Motor Vehicles
('000 Units)

Year	Canada		U.S.A.		North America Total	
	Volume	Percent	Volume	Percent	Volume	Percent
1965	846	7.1	11 114	92.9	11 960	100.0
1966	902	8.0	10 363	92.0	11 265	100.0
1967	947	9.5	8 992	90.5	9 939	100.0
1968	1 180	9.8	10 794	90.2	11 974	100.0
1969	1 353	11.7	10 182	88.3	11 535	100.0
1970	1 193	12.6	8 263	87.4	9 456	100.0
1971	1 373	11.4	10 650	88.6	12 023	100.0
1972	1 474	11.5	11 297	88.5	12 771	100.0
1973	1 575	11.1	12 663	88.9	14 238	100.0
1974	1 564	13.5	9 984	86.5	11 548	100.0
1975	1 442	13.9	8 965	86.1	10 407	100.0
1976	1 647	12.5	11 486	87.5	13 133	100.0
1977	1 775	12.3	12 699	87.7	14 474	100.0
1978	1 818	12.4	12 895	87.6	14 713	100.0
1979	1 632	12.4	11 475	87.6	13 107	100.0
1980	1 374	14.6	8 010	85.4	9 384	100.0
1981	1 280	13.9	7 941	86.1	9 221	100.0
1982	1 236	15.0	6 985	85.0	8 221	100.0
1983	1 502	13.9	9 226	86.1	10 728	100.0
1984	1 830	14.4	10 924	85.6	12 754	100.0
1985	1 930	14.2	11 648	85.8	13 578	100.0

Source: Ward's Automotive Reports.

TABLE 3.2

Canadian Truck Production, 1975-1985
(Units)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM- AND HEAVY-DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	367 142	94.74	20 397	5.26	387 539
1976	482 807	96.45	17 753	3.55	500 560
1977	576 297	95.64	26 263	4.36	602 560
1978	629 743	95.99	26 316	4.01	656 059
1979	606 936	95.59	27 980	4.41	634 916
1980	506 274	95.97	21 248	4.03	527 522
1981	480 172	96.65	16 650	3.35	496 822
1982	434 138	96.94	13 682	3.06	447 820
1983	539 386	98.53	8 051	1.47	547 437
1984	793 873	97.81	17 849	2.19	811 722
1985	834 467	97.46	21 711	2.54	856 178

Source: MVMA

TABLE 3.3

U.S. Truck Production, 1975-1985
(Units)

YEAR	LIGHT	PERCENT OF TOTAL	MEDIUM	PERCENT OF TOTAL	HEAVY-DUTY	PERCENT OF TOTAL	TOTAL
1975	1 945 498	85.62	200 271	8.82	126 391	5.56	2 272 160
1976	2 637 314	88.53	198 726	6.67	143 009	4.80	2 979 049
1977	3 048 767	88.80	203 653	5.93	180 809	5.27	3 433 229
1978	3 263 122	88.04	224 379	6.05	218 749	5.91	3 706 250
1979	2 608 076	85.89	189 477	6.24	239 153	7.88	3 036 706
1980	1 386 523	83.16	100 088	6.00	180 672	10.84	1 667 283
1981	1 445 403	84.98	88 666	5.21	166 839	9.81	1 700 908
1982	1 720 532	90.30	49 224	2.58	135 684	7.12	1 905 440
1983	2 096 297	86.47	126 548	5.22	201 459	8.31	2 424 304
1984	2 769 275	90.05	67 805	2.21	238 245	7.74	3 075 325
1985	3 045 990	90.74	78 279	2.33	232 636	6.93	3 356 906

Source: Ward's Automotive Yearbook.

4. INVESTMENT

TABLE 4.1

New Capital Expenditures in Canadian and U.S. Automotive Industries, 1974-1985
($C Million)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
CANADA ($C Millions)												
Motor-vehicle Manufacturers	73.5	61.0	59.6	152.5	83.6	111.4	136.4	272.9	203.1	463.2	256.1	713.6
Truck-body Manufacturers	31.2	18.5	23.3	24.1	15.4	41.7	47.2	32.2	33.6	12.6	12.6	8.9
SUB-TOTAL	104.7	79.5	82.9	176.6	99.0	153.1	183.6	305.1	236.7	475.8	268.7	722.5
Motor-vehicle Parts & Access.	119.9	81.2	62.5	109.6	203.9	330.9	780.9	666.5	188.5	140.5	171.1	332.1
TOTAL	224.6	160.7	145.5	286.2	302.9	484.0	964.5	971.6	425.2	616.3	439.8	1054.6
U.S.A.												
Motor Vehicle & Car Bodies	1020.0	667.0	1032.3	1814.4	2140.0	2232.4	2677.5	5631.9	2922.5	N/A	N/A	N/A
Truck & Bus Bodies*	33.7	28.6	30.8	59.7	44.8	56.2	41.7	52.9	63.8	N/A	N/A	N/A
Truck-trailers	29.0	33.2	14.3	38.6	44.5	43.5	64.5	66.3	46.0	N/A	N/A	N/A
SUB-TOTAL ($C Million)	1082.7	728.8	1077.4	1912.7	2229.3	2332.1	2783.7	5751.1	3032.3	N/A	N/A	N/A
Motor-vehicle Parts & Access.	1261.7	1133.7	948.7	1973.9	2801.9	3222.4	3615.7	3968.0	2211.0	N/A	N/A	N/A
Automotive Stampings	220.5	219.5	173.7	310.8	457.7	457.9	713.1	1012.4	573.8	N/A	N/A	N/A
Carburetors, Pistons, Rings	29.0	31.1	38.1	85.0	137.1	136.1	133.1	165.2	130.8	N/A	N/A	N/A
Vehicular Lighting Equipment	45.6	15.5	21.1	49.1	47.0	59.9	59.7	83.9	54.0	N/A	N/A	N/A
Engine Electrical Equipment	128.6	52.8	72.3	155.3	196.9	187.1	147.6	188.0	96.7	N/A	N/A	N/A
Automotive-apparel Trimmings	37.7	21.1	20.2	38.4	40.0	44.5	53.8	72.5	50.7	N/A	N/A	N/A
SUB-TOTAL ($C Million)	1723.1	1473.4	1274.1	2612.5	3680.6	4107.9	4723.0	5490.0	3117.0	N/A	N/A	N/A
TOTAL U.S.A. ($C Million)	2805.8	2202.2	2351.5	4525.2	5909.9	6440.0	7506.7	11241.1	6149.3	N/A	N/A	N/A
TOTAL NORTH AMERICAN ($C Million)	3030.4	2362.9	2496.9	4811.4	6212.8	6924.0	8471.2	12212.7	6574.5	N/A	N/A	N/A
CANADA as a % of NORTH AMERICA												
- Motor-vehicle Assembly	8.8	9.8	7.1	8.5	4.3	6.2	6.2	5.0	7.2			
- Motor-vehicle Parts	6.5	5.2	4.7	4.0	5.2	7.5	14.2	10.8	5.7			
- Total Auto Industry	7.4	6.8	5.8	5.9	4.9	7.0	11.4	8.0	6.5			

* Revised in 1977. Excludes motor homes.
Exchange rate conversion: average new exchange rates, Bank of Canada Review, 1965-1982.

Source: Statistics Canada, U.S. Department of Commerce, APMA.

5. TRADE AND AUTO PACT DATA

TABLE 5.1

Canadian-overseas Trade in Automotive Products*
($C Million)

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
CANADIAN EXPORTS																		
Motor Vehicles	133	108	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	281	346	216
Parts	68	91	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	307
Tires and Tubes	3	2	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45
Re-exports	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	215	211	252	210	214	258	358	621	615	826	1044	1035	1174	1693	1260	747	824	702
CANADIAN IMPORTS																		
Motor Vehicles	177	245	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1159	1599	1413	1626	2176	3107
Parts	60	93	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1328	1459
Tires and Tubes	10	13	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207
TOTAL	247	351	389	534	697	646	780	698	842	937	1302	1294	1722	2128	1907	2367	3711	4773
BALANCES																		
Motor Vehicles	(44)	(137)	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1345)	(1830)	(2891)
Parts	8	(2)	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1048)	(1152)
Tires and Tubes	(7)	(11)	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)
Re-exports	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	(32)	(140)	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1620)	(2887)	(4071)

*CKDs are included sometimes in the parts category and sometimes in vehicle category.

Source: Statistics Canada.

TABLE 5.2

Canada-United States Trade in Automotive Products, 1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
								$C MILLION										
United States Imports from Canada*																		
Cars	1 204	1 662	1 538	1 943	2 046	2 272	2 540	2 858	3 430	4 032	4 723	4 345	4 452	5 145	7 170	8 973	13 085	15 277
Trucks, etc.	399	605	589	593	706	789	868	932	1 344	1 964	2 325	2 364	2 218	3 142	3 946	4 437	5 880	6 422
Parts	846	1 037	1 127	1 495	1 778	2 172	1 963	2 045	2 942	3 721	4 753	4 489	3 405	4 151	4 902	7 056	10 287	11 512
Tires and tubes	9	5	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592
Total	2 458	3 309	3 269	4 039	4 553	5 301	5 435	5 903	7 879	9 861	11 993	11 432	10 306	12 724	16 424	20 885	29 850	33 803
Canadian Imports from United States																		
Cars	809	792	659	960	1 056	1 439	1 621	2 183	2 317	2 834	3 038	3 747	3 388	3 710	2 875	4 886	6 085	8 566
Trucks, etc.	189	263	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 570
Parts	1 820	2 307	2 107	2 485	2 907	3 528	3 829	4 425	5 473	6 848	8 092	8 666	7 600	9 230	9 676	11 359	15 446	17 438
Tires and tubes	29	37	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264
Total	2 847	3 399	3 065	3 842	4 508	5 702	6 564	7 724	8 874	10 953	12 582	14 520	12 351	14 452	13 571	17 599	23 915	28 838
Balances																		
Cars	395	870	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	6 711
Trucks, etc.	210	342	314	232	211	146	-28	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 852
Parts	-974	-1 270	-980	-990	-1 129	-1 356	-1 866	-2 380	-2 531	-3 127	-3 339	-4 177	-4 195	-5 079	-4 774	-4 303	-5 159	-5 926
Tires and Tubes	-20	-32	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328
Total	-389	-90	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	4 965
Excluded: retroactive adjustments to value of imported parts from U.S. for special tooling charges.	51	84	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	454

* A more accurate measurement of trade in automotive products is obtained by comparing the import statistics of each country. Accordingly, Canadian exports are derived from the counterpart United States statistics of imports.

TABLE 5.3

Canada-U.S. Trade Within and Outside the Automotive Products Trade Agreement, 1974-1983
($C Millions)

		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
U.S. Imports from Canada											
Under APTA	- Motor Vehicles	3 391.0	3 726.1	4 703.6	5 942.8	6 972.0	6 622.0	6 612.2	8 141.7	11 023.1	12 975.5
	- Parts	1 816.9	1 909.2	2 766.6	3 488.4	4 421.0	4 072.0	3 008.1	3 670.7	4 292.4	6 207.4
	- Sub-total	5 207.9	5 635.3	7 470.2	9 431.2	1 393.0	10 694.0	9 620.3	11 812.4	15 315.5	19 182.9
Outside APTA	- Motor Vehicles	14.3	60.5	69.1	51.4	61.0	84.0	56.3	118.7	93.2	55.1
	- Parts	136.1	131.4	174.9	112.7	325.0	417.0	374.0	398.4	602.3	649.9
	- Tires and Tubes	63.6	68.1	163.7	143.6	191.0	234.0	229.9	239.0	405.4	407.0
	- Sub-total	214.0	260.0	407.7	307.7	577.0	735.0	660.2	756.1	1 100.9	1 112.0
Canadian Imports from U.S.											
Under APTA	- Motor Vehicles	2 443.9	3 000.3	3 129.7	3 846.1	4 283.0	5 564.0	4 542.6	4 944.8	3 705.2	5 865.6
	- Parts	3 546.6	4 039.9	4 800.8	6 218.3	7 425.0	7 780.0	6 890.3	8 364.2	9 055.8	10 967.3
	- Sub-total	5 990.5	7 040.2	7 930.5	10 064.4	11 708.0	13 344.0	11 432.9	13 309.0	12 761.0	16 832.9
Outside APTA	- Motor Vehicles	108.1	277.6	201.3	206.2	77.0	135.0	148.6	236.2	101.6	200.8
	- Parts	341.4	356.6	578.8	511.7	661.0	879.0	712.6	908.6	722.2	756.4
	- Tires and Tubes	218.1	172.8	114.4	153.1	130.0	155.0	145.6	136.7	120.5	197.0
	- Sub-total	667.6	807.0	894.5	871.0	868.0	1 169.0	1 006.8	1 281.5	944.3	1 154.2
Balances											
Under APTA	- Motor Vehicles	947.1	725.8	1 573.9	2 096.7	2 689.0	1 058.0	2 069.6	3 196.9	7 317.9	7 109.9
	- Parts	(1 729.7)	(2 130.7)	(2 034.2)	(2 729.9)	(3 004.0)	(3 708.0)	(3 882.2)	(4 693.5)	(4 763.4)	(4 759.9)
	- Total	(782.6)	(1 404.9)	(460.3)	(633.2)	(315.0)	(2 650.0)	(1 812.6)	(1 496.6)	2 554.5	2 350.0
Outside APTA	- Motor Vehicles	(93.8)	(217.1)	(132.2)	(154.8)	(16.0)	(51.0)	(92.3)	(117.5)	(8.4)	(145.7)
	- Parts	(205.3)	(225.2)	(403.9)	(399.0)	336.0	462.0	(338.6)	(510.2)	(119.9)	(106.5)
	- Tires and Tubes	(154.5)	(104.7)	49.3	(9.5)	61.0	79.0	84.3	102.3	184.9	210.0
	- Total	(453.6)	(547.0)	(486.8)	(563.3)	(291.0)	(434.0)	(346.6)	(525.4)	156.6	(42.2)

Source: Compiled from data in the Commodity Imports by Tariff Item series, Statistics Canada and various issues of the U.S. President's Report to the Congress on the Operations of the Canada-U.S. Automotive Agreement.
Imports from the U.S. includes CKD parts.
1983 figures are preliminary and subject to change.

TABLE 5.4

Relationship Between Canada-U.S. Auto Pact Trade Imbalance and Canadian Value-added in Automotive Production as Percentage of Canadian Cost of Sales

1966-1985

Year	Canadian Value-added as Percentage of Cost of Sales in Canada	Canada Auto Pact Trade Imbalance as Percentage of Total Canada-U.S. Auto Pact Trade
	(Model year)	(Calendar year)
1966	69	-24.7
1967	69	-15.8
1968	72	- 7.8
1969	81	- 1.4
1970	92	4.4
1971	95	3.5
1972	90	1.5
1973	79	- 1.5
1974	71	- 7.0
1975	66	-11.1
1976	67	- 3.0
1977	72	- 3.2
1978	74	- 1.4
1979	64	-11.0
1980	53	- 8.6
1981	62	- 6.0
1982	91	9.1
1983	87	6.5
1984	83	N/A
1985	78	N/A

Source: Department of Regional Industrial Expansion

TABLE 5.5

Overall Net Production to Net Sales-value Ratios* Achieved by Auto Pact Companies in Canada, 1971-1985
($C million)

	MODEL YEARS														
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
PASSENGER VEHICLES															
(Required ratio: range 95-100)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	149	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174
COMMERCIAL VEHICLES															
(Required ratio: range 75-100+)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	142	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192
BUSES															
(Required ratio: range 85-100)															
Net Sales-value Ratio Achieved (All companies)	120	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324

*Net production to net sales-value ratio is the ratio of the total value of Canadian vehicle production to the total net sales value of vehicle sales for all Auto Pact companies.

Source: Compiled from company Auto Pact Reports to Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.6

Actual Canadian Value-added (CVA) as a Percentage of Cost of Sales Compared to CVA Commitments of all Auto Pact Producers, 1975 - 1985
($C Million)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Cost of Vehicle Sales in Canada of all Auto Pact Producers (model year)	4 545	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022
Total CVA Produced (model year)	2 987	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210
Difference Between Cost of Sales and CVA Produced	1 558	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812
Total Achieved CVA as Percentage of Cost of Sales	66	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78
Total CVA Committed by all Auto Pact Producers as a Percentage of Cost of Vehicle Sales	61	61	60	59	58	57	58	59	60	60	60

Source: Auto Pact Company Reports to Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.7

Total Canadian Value-added by Category of Production for the Four Major Vehicle Manufacturers in Canada
($C thousand)

Year	Non-parts CVA in Vehicle Production	Parts CVA in Vehicle Production	CVA in Original-Equipment Parts Exported	Total Canadian Value-added Produced	Parts CVA as Percentage of Total CVA
	a	b	c	d = a+b+c	(b+c)/d
1964	319 294	429 687	36 496	785 477	59.4
1965	379 532	575 750	100 097	956 229	60.3
1966	398 154	537 554	198 943	1 134 651	64.9
1967	360 716	481 780	302 669	1 145 165	68.5
1968	418 490	493 666	444 895	1 357 051	69.2
1969	473 920	559 537	587 509	1 620 966	70.8
1970	482 821	509 910	650 575	1 643 306	70.6
1971	524 922	457 094	728 149	1 710 165	69.3
1972	564 178	562 676	879 228	2 006 082	71.9
1973	657 787	603 624	1 078 736	2 340 147	71.9
1974	739 987	640 285	1 069 117	2 449 389	69.8
1975	876 298	733 442	1 105 988	2 715 728	67.7
1976	1 053 265	724 808	1 568 273	3 346 346	68.5
1977	1 289 796	833 948	1 882 556	4 006 300	67.8
1978	1 435 608	948 744	2 133 323	4 517 675	68.2
1979	1 465 468	1 184 305	2 351 655	5 001 428	70.7
1980	1 321 865	1 086 625	1 755 138	4 163 628	68.2
1981	1 344 937	1 272 954	2 217 692	4 835 583	72.2
1982	1 456 898	1 232 880	2 256 222	4 946 000	70.6
1983	1 603 567	1 446 315	2 542 162	5 592 044	71.3
1984	1 980 610	2 797 210	3 917 148	8 694 968	77.2
1985	2 181 753	3 093 599	5 095 169	10 370 521	79.0

Source: 1964-1977 data prepared by the Reisman Commission; 1978-1985 data prepared by Department of Regional Industrial Expansion.

TABLE 5.8

Automotive Industry, Selected Current and Capital Account Transactions (1) between Canada and the United States ($C million) 1981-1984

Type of Transaction	1981	1982	1983	1984
United States Imports from Canada (2):				
Cars	5 145	7 170	8 973	13 085
Trucks, etc.	3 142	3 946	4 437	5 880
Parts	4 151	4 902	7 056	10 885
Tires and Tubes	286	406	419	-
Total	12 724	16 424	20 885	29 850
Canadian Imports from United States (3):				
Cars	3 719	2 877	4 886	6 085
Trucks, etc.	1 339	873	1 129	2 039
Parts	9 230	9 683	11 359	15 791
Tires and Tubes	165	147	225	-
Total	14 453	13 579	17 599	23 915
Net Flow on Merchandise Trade	-1 729	+2 845	+3 286	+5 935
Other Selected Current Account Transactions	- 583	- 868	- 485	-1 323
Net Flow on Current Account	-2 312	+1 977	+2 801	+4 612
Capital Account Transactions				
Net Flow on Capital Account	+ 778	- 31	-1 283	+ 107
Net Flow on Current and Capital Account	-1 534	+1 946	+1 518	+4 719

(1) Items contained in the statement do not reflect the full range of current and capital flows associated with the automotive industry, but are a selection of important elements. Balances should be read with this qualification in mind.
(2) Data are converted on a monthly noon average exchange basis.
(3) Excluding special tooling charges on parts imported from United States.

This table presents data on the main current and capital account movements between Canada and the United States within the automotive sector. It covers the four major automobile manufacturers in Canada and other Canadian manufacturers of automotive parts and accessories.

The statement does not purport to show the complete balance of payments impact of the Automotive Products Agreements as, besides international freight costs which are generally excluded from the reported values of vehicles and parts, the effects on trade with third countries and other sectors of the economy are not covered.

In identifying the automotive industry for the purpose of this table, particular attention was paid to the manufacturers resident in Canada whose products could be identified in merchandise trade statistics. In addition to the automobile manufacturers, the data accordingly cover suppliers and product manufacturers engaged in the automotive after-market industries (where identifiable in balance of payments surveys).

Source: Statistics Canada.

TABLE 5.9

Scheduled Changes under the General Agreement on Trade and Tariffs for Most Favoured Nation Ad Valorem Rates of Duty, Tariff Items 43803-1 and 61815-1

	1983	1984	1985	1986	1987
Automobiles and motor vehicles of all kinds; electric, trackless trolley buses; chassis for all the foregoing. (Tariff Item 43803-1)	12.1	11.4	10.7	9.9	9.2
Tires and Tubes, wholly or in part of rubber. (Tariff Item 61815-1)	13.9	12.9	12.0	11.1	10.2

6. EMPLOYMENT

TABLE 6.1

Employment Related to Automotive Manufacturing in Canada, 1964-1985
('000)

CALENDAR YEAR	MOTOR-VEHICLE ASSEMBLY (SIC 323)	TRUCK BODIES & TRAILERS (SIC 324)	AUTOMOTIVE PARTS & ACC. (SIC 325)	AUTOMOBILE FABRIC & ACC. (SIC 188)	TOTAL
1964	34.3	4.4	30.5	1.3	70.5
1965	39.8	5.8	35.3	1.9	82.8
1966	40.7	6.3	37.6	2.7	87.3
1967	38.7	6.7	37.7	2.6	85.7
1968	39.6	6.8	37.3	3.1	86.8
1969	42.3	8.2	40.4	4.1	95.0
1970	37.5	8.4	36.4	3.7	86.0
1971	41.0	10.1	41.3	4.3	96.7
1972	41.9	14.2	41.4	5.2	102.7
1973	45.2	14.8	48.8	5.8	114.6
1974	47.1	15.2	45.9	5.7	113.9
1975	43.4	14.4	41.2	4.8	103.8
1976	46.6	14.0	46.2	5.6	112.4
1977	50.6	12.6	48.6	6.5	118.3
1978	52.3	13.6	52.1	6.9	124.9
1979	52.6	14.8	49.8	6.6	123.8
1980	43.9	12.9	41.0	6.3	104.1
1981	43.4	12.1	44.7	7.2	107.4
1982	42.7	8.6	41.1	6.3	98.7
1983*	44.4	11.5	55.2	4.5	115.6
1984*	49.5	12.5	56.9	4.9	123.8
1985*	50.4	13.5	60.3	5.1	129.1

* Effective March, 1983, employment data is based on a sample survey rather than those firms with 20 or more employees as was the case prior to 1983. Accordingly, 1983 and later data cannot be compared with the historical employment data.

Source: Statistics Canada.

TABLE 6.2

Employment Related to Automotive Manufacturing in the U.S., 1972-1985
('000)

YEAR	TOTAL MOTOR VEHICLES AND EQUIPMENT (SIC 371)	MOTOR VEHICLES (SIC 3711)	TRUCKS AND BUS BODIES (SIC 3713)	PARTS AND ACCESSORIES (SIC 3714)	AUTOMOTIVE STAMPINGS (SIC 3465)
Annual Average					
1972	874.8	415.2	46.1	383.0	104.5
1973	976.5	461.6	51.3	429.9	110.9
1974	907.7	416.2	54.8	402.7	95.5
1975	792.4	375.3	45.5	352.5	82.1
1976	881.0	415.9	43.7	399.0	99.5
1977	938.0	439.8	47.5	424.3	110.0
1978	977.1	451.5	51.4	443.6	114.0
1979	994.6	464.2	45.8	444.4	115.0
1980	788.8	368.1	39.7	349.5	95.3
1981	788.7	358.7	37.0	363.3	93.7
1982	704.8	321.3	31.1	325.4	82.0
1983	772.7	363.1	31.8	344.2	88.6
1984	867.2	389.4	40.4	388.0	99.3
1985	873.4	402.5	37.8	388.9	102.3

Source: U.S. Bureau of Labor Statistics.

Based on 1972 Standard Industrial Classification (SIC), annual average 1972-1985.

TABLE 6.3

Canadian Automotive Parts Industry by Number of Employees: 1984

Number of Employees	Number of Establishments	Percent of Total Establishments	Value of Shipments ($ million)	Percent of Total Shipments
Fewer than 100	324	69.4	783.9	9.4
100-500	117	25.1	2 379.1	28.5
500 or more	26	5.5	5 194.9	62.1
Total	467	100.0	8 357.9	100.0

Source: Statistics Canada.

7. VEHICLE-ASSEMBLY AND PARTS-MANUFACTURING PLANTS IN CANADA

TABLE 7.1

Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada

LOCATION	COMPANY/PLANT NAME	MAIN PRODUCTS
British Columbia		
Burnaby	Freightliner of Canada Ltd.	Trucks
Kelowna	Western Star Trucks Inc.	Trucks
North Vancouver	Pacific Truck and Trailer Ltd.	Trucks
Manitoba		
Winnipeg	Flyer Industries Ltd.	Buses
	Motor Coach Industries	Buses
Ontario		
Brampton	American Motors (Canada) Ltd.	Cars
Chatham	International Harvester Canada	Trucks
Oakville	Ford Motor Company of Canada, Ltd.: car-assembly plant	Cars
	Ford truck plant	Trucks
Oakville	Mack Canada, Inc.	Trucks
Oshawa	General Motors of Canada Ltd.: car-assembly plant	Cars
	GM truck-assembly plant	Trucks
Mississauga	Ontario Bus Industries Ltd.	Buses
Scarborough	GM van plant	Vans

Table 7.1 (continued)

Major Motor-vehicle Assembly and Parts-manufacturing Plants in Canada

LOCATION	COMPANY/PLANT NAME	MAIN PRODUCTS
Ontario (continued)		
St. Thomas	Ford Motor Company of Canada, Ltd.	Cars
Windsor	Chrysler Canada Ltd.	Vans and wagons
	Chrysler Pillette Road plant	Vans and wagons
Quebec		
Saint-Eustache	GM Diesel Division coach plant	Buses
Sainte-Thérèse	Canadian Kenworth Company (a division of Paccar Canada Ltd.)	Trucks
Sainte-Thérèse	General Motors of Canada Ltd.	Cars
Pointe-Claire	Prévost Car, Inc.	Buses
Nova Scotia		
Halifax	Volvo Canada Ltd.	Cars

Source: Compiled from information supplied by the companies, the Motor Vehicle Manufacturers' Association and Statistics Canada.

TABLE 7.2

A Partial List of Major Automotive-parts Plants in Canada

COMPANY/PLANT NAME	LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
In-house facilities		
American Motors (Canada) Inc.	Sarnia, Ont.	Blocks and casting
Chrysler Canada Ltd.		
Trim plant	Ajax, Ont.	Door panels seat cushions, backs
Aluminum-casting plant	Etobicoke, Ont.	Pistons, water-pump bodies, transmissions, transfer cases
Ford Motor Company of Canada Ltd.		
Niagara glass plant	Niagara Falls, Ont.	Automotive glass
Essex plant	Windsor, Ont.	V6 engines
Ensite engine plant #1	Windsor, Ont.	V8 engines
Ensite engine plant #2	Windsor, Ont.	Engine machinery and stampings
Casting plant	Windsor, Ont.	Iron castings
Essex aluminum plant	Windsor, Ont.	Aluminum castings
Philco Ford	Don Mills, Ont.	Radio and electronic components
General Motors of Canada Ltd.		
Fabrication plant	Oshawa, Ont.	Stampings, batteries, radiators, instrument clusters, plastics, reaction injection molding
Foundry	St. Catharines, Ont.	Metal castings (ferrous and non-ferrous)
Axle plant	St. Catharines, Ont.	Axles, disc brakes, spark plugs, front suspensions, transmission components
Engine plant	St. Catharines, Ont.	V6 and V8 engines
Trim plant	Windsor, Ont.	Trim sets, door covers
Transmission plant	Windsor, Ont.	Front-wheel-drive automatic transmissions

Table 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

COMPANY NAME	PRIMARY LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
Foreign-owned Independent Manufacturers (larger facilities)		
AP Parts of Canada	Rexdale, Ont.	Mufflers, tail and exhaust pipes
Budd Canada Inc.	Kitchener, Ont. Winnipeg, Man.	Frames, engine heaters
Canadian Fram Limited	Chatham, Ont.	Emission controls, cooling systems
Certified Brakes	Rexdale, Ont.	Brake disc-pads, brake linings, hydraulic parts
Continental Group of Canada Ltd.	Amherstburg, N.S. Brampton, Ont.	Stampings, springs
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines, Ont. Barrie, Ont.	Drive shafts, frames, axles
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor, Ont. St. Catharines, Ont.	Wheels, brake parts
Kralinator Filters	Cambridge, Ont.	Oil, fuel and air filters
Motor Wheel Corporation of Canada Ltd.	Chatham, Ont.	Wheels, rims and flanges
Rockwell International of Canada Ltd.	La Colle, Que. Tilbury, Ont. Gananoque, Ont. Mississauga, Ont. Bracebridge, Ont. Chatham, Ont. Milton, Ont.	Coil springs, brakes, mechanical components stampings, plastic components
Standard Tube Canada Ltd.	Woodstock, Ont.	Axle components
Standard Products Canada	Stratford, Ont.	Weather stripping, engine and body mounts
TRW Canada, Thompson Products Division	St. Catharines, Ont.	Steering components, valves, electro-mechanical devices
Varta Batteries Ltd.	Lachine, Que. Scarborough, Ont. St. Thomas, Ont. Winnipeg, Man. Richmond, Man.	Batteries
Walker Exhausts	Cambridge, Ont.	Mufflers, tail and exhaust pipes

Table 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

COMPANY NAME	PRIMARY LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
Canadian-owned Companies		
A.G. Simpson Co. Ltd.	Toronto, Ont. Windsor, Ont.	Stampings
Ahoy Industries Inc.	Richmond, B.C.	Truck exhaust-tubings
Amcan Castings Ltd.	Hamilton, Ont.	Die castings
Asbestonos	Montréal, Que.	Brake and clutch products
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambridge, Ont.	Stampings
CAE Industries Ltd.	St. Catharines, Ont. Montréal, Que. Welland, Ont. Vancouver, B.C.	Non-ferrous and light-alloy castings
Canadian-General Tower Ltd.	Cambridge, Ont.	Seat fabrics
Crila Plastic Industries Ltd.	Bolton, Ont.	Trim
Do Ray Lamp Company (Canada)	Toronto, Ont.	Truck lighting and safety equipment
Dominion Auto Accessories Ltd.	Toronto, Ont.	Protective lighting, mirrors, directional signals
Fabricated Steel Products Ltd.	Windsor, Ont.	Stampings
Fleck Manufacturing Company	Tillsonburg, Ont. Huron Park, Ont.	Wire harnesses
Huron Steel Products	Windsor, Ont.	Stampings
Kendan Manufacturing Ltd.	Windsor, Ont.	Diesel engine components
Keystone A&A Industries Ltd.	Richmond, B.C.	Wheels and wheel covers
Magna International Incorporated	Markham, Ont.	Stampings, plastic components, motors, instrumentation
National Auto Radiator Manufacturing Co.	Windsor, Ont.	Stampings
Stelco Inc. (parts manufacturing only)	Gananoque, Ont. Toronto, Ont.	Fasteners and forgings

Table 7.2 (continued)

A Partial List of Major Automotive Parts Plants in Canada

COMPANY NAME	PRIMARY LOCATIONS	MAIN PRODUCTS
Canadian-Owned Companies (continued)		
Tamco Ltd.	Windsor, Ont.	Gear-shift levers, steering-column jackets
Tridon Ltd.	Burlington, Ont. Oakville, Ont.	Clamps, electronic flashers, wiper blades
Waterville Cellular Products Ltd.	Waterville, Ont.	Rubber products, padded auto instrument panels
Woodbridge Foam Corporation	Toronto, Ont.	Sets, other foam rubber components

A comprehensive listing of Canadian parts manufacturers is available through the Automotive Parts Manufacturers Association.

Gouvernement du Canada
Government of Canada
Expansion industrielle régionale
Regional Industrial Expansion
Canada

Rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile en 1985

RAPPORT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985

P.U. 2629

AVANT-PROPOS

Voici le troisième rapport annuel sur l'industrie canadienne de l'automobile préparé par la Direction du matériel de transport automobile du ministère de l'Expansion industrielle régionale. Vous y trouverez une analyse complète et une évaluation de la performance de l'industrie en 1985 et des facteurs mondiaux qui influent sur celle-ci. Le rapport contient également des données statistiques pour plusieurs années qui intéresseront l'industrie, ses analystes et ses chercheurs.

Cette année, M. Hussain Choudhry a rempli les fonctions de principal analyste, et la préparation du rapport lui a été confiée. Les données statistiques ont été établies par Lynn MacDiarmid.

Les commentaires fournis par des représentants de la Société des fabricants de véhicules à moteur (SFVM), de l'Association des fabricants de pièces de véhicules d'automobiles du Canada (AFPVAC), des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA), et des sociétés General Motors du Canada Ltée, Ford Canada Ltée et Chrysler Canada Ltée ont été d'une grande utilité pour la préparation du rapport. Le Ministère est très reconnaissant envers ces personnes et ces organisations, pour l'aide précieuse qu'elles lui ont fournie pendant la préparation du rapport.

Direction générale du transport routier,
maritime et ferroviaire
Ministère de l'Expansion industrielle régionale
1987

TABLE DES MATIÈRES

		Page
INTRODUCTION		1
PREMIER CHAPITRE	SITUATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985	1
	Synopsis	1
	Initiatives du gouvernement fédéral	1
	Industrie de l'automobile	2
	Annonces d'importants investissements étrangers	3
	Sociétés d'assemblage de véhicules en 1985	4
	Production de véhicules commerciaux	6
	Ventes de voitures de tourisme	6
	Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile.	9
	Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile..	12
	Tendances de l'emploi et des relations de travail	14
CHAPITRE II	TENDANCES DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET DU CONTRÔLE DES COÛTS DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE LA FABRICATION DE VÉHICULES	17
	Introduction	17
	Tendances du contrôle des coûts	17
	Tendances de la productivité	19
	Performance financière des constructeurs canadiens d'automobiles	20
CHAPITRE III	CONDITIONS DE LA PERFORMANCE ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES	29
	Éléments extérieurs	29
	Structure du secteur canadien des pièces d'automobiles	29
	Livraisons de pièces d'automobiles	31
	Avantage du Canada à l'égard des coûts	33
	Tendances de l'approvisionnement externe	33
CHAPITRE IV	CONTEXTE INTERNATIONAL	37
	Synopsis	37
	Industrie américaine de l'automobile	39
	Industrie européenne de l'automobile	42
	Industrie japonaise de l'automobile en 1985	45
	Industrie de l'automobile de la Corée du Sud	48
	Autres pays en développement	50
CHAPITRE V	PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE	51
	Changements d'ordre international qui influeront sur l'industrie canadienne de l'automobile	51
	Facteurs influant sur la demande de véhicules automobiles au Canada	52
	Autres facteurs influant sur la demande d'automobiles	53
	Prévisions relatives au marché canadien	54
	Perspectives des constructeurs canadiens de véhicules automobiles	55
	Perspectives des fournisseurs	55

TABLEAUX

		Page
Tableau 1	Production canadienne de véhicules automobiles, 1978-1985	5
Tableau 2	Ventes de voitures de tourisme au Canada, 1978-1985	7
Tableau 3	Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1983-1985	11
Tableau 4	Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile, 1983-1985	14
Tableau 5	Tendances des coûts et des recettes -- Trois grands constructeurs de véhicules, 1981-1985	17
Tableau 6	Frais de personnel et recettes -- Trois grands constructeurs d'automobiles, 1981-1985	19
Tableau 7	Production canadienne par employé - Trois grands constructeurs d'automobiles, 1981-1985	20
Tableau 8	Performance financière des quatre grandes entreprises d'assemblage du Canada, 1978-1985	22
Tableau 9	Rendement de l'actif des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles, 1984-1985	23
Tableau 10	Structure de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles	30
Tableau 11	Investissement de capitaux dans l'industrie canadienne des pièces d'automobiles, 1978-1985	32
Tableau 12	Importations canadiennes de pièces d'automobiles en provenance de pays choisis	34
Tableau 13	Tendances de la production mondiale de véhicules	37
Tableau 14	Usines étrangères en Amérique du Nord	41
Tableau 15	Pénétration japonaise par pays, 1983-1985	45
Tableau 16	Prévisions de ventes de voitures de tourisme au Canada	54

GRAPHIQUES

Graphique 1	Production canadienne de véhicules automobiles, 1978-1985	5
Graphique 2	Ventes de voitures de tourisme au Canada, 1978-1985	8
Graphique 3	Ventes de véhicules commerciaux au Canada, 1978-1985	9
Graphique 4	Commerce Canada-États-Unis des produits de l'automobile, 1979-1985	10
Graphique 5	Commerce Canada-outre-mer des produits de l'automobile, 1979-1985	13
Graphique 6	Emploi dans l'industrie canadienne de l'automobile par secteur, 1978-1985	15
Graphique 7	Ventes nettes des quatre grandes entreprises d'assemblage du Canada, 1978-1985	21
Graphique 8	Livraisons de pièces d'automobiles au Canada, 1978-1985	32
Graphique 9	Tendances de la production mondiale de véhicules	38

INTRODUCTION

Le présent rapport sur l'industrie canadienne de l'automobile est le troisième document traitant de ce sujet, publié par le ministère de l'Expansion industrielle régionale (MEIR). Il donne suite à la recommandation des groupes de travail de 1978 et de 1983, de publier chaque année un rapport sur la performance de l'industrie de l'automobile.

Le rapport contient une analyse et une évaluation du rendement de l'industrie canadienne de l'automobile pour l'année 1985. D'après ses principales conclusions, l'industrie a réalisé de grands progrès pour ce qui est de la restructuration et de la mise au point de nouvelles gammes de produits. Mais l'industrie nord-américaine de l'automobile fait toujours face à la vive concurrence que lui livrent le Japon et plusieurs pays nouvellement industrialisés. Elle poursuit ses efforts visant à restreindre l'avantage du Japon en matière de coûts, en particulier les coûts de production de petites voitures.

Au cours des trois dernières années, la situation et le rendement de l'industrie de l'automobile se sont améliorés de façon spectaculaire. En effet, l'industrie a enregistré des profits records qui lui ont permis d'effectuer les investissements nécessaires dans des usines et des produits nouveaux et d'utiliser des technologies de fabrication avancées. De très bons résultats ont également été obtenus en matière d'amélioration de la productivité, de réduction des coûts et d'abaissement des seuils de rentabilité. Enfin, les relations de travail se sont améliorées.

Dans la poursuite de ses efforts, l'industrie a bénéficié de politiques fédérales et provinciales destinées à renforcer sa compétitivité et à promouvoir sa croissance et son rendement commercial. Certaines de ces politiques sont exposées en détail dans le premier chapitre du rapport.

Les gouvernements maintiendront leurs politiques visant à assurer un climat économique et commercial propice à la croissance industrielle et à l'expansion commerciale, mais c'est l'industrie qui fait le nécessaire pour atteindre ces objectifs, afin de relever les défis concurrentiels croissants qu'elle affronte. Toutefois, des échanges soutenus et nouveaux entre tous les intéressés influant sur le secteur s'imposeront pour s'assurer que l'industrie de l'automobile contribue toujours pleinement à l'économie canadienne.

L'année 1985 a marqué le vingtième anniversaire de l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile (APA) communément appelé Pacte de l'automobile. L'Accord, qui prévoit le commerce en franchise de pièces d'équipement d'automobiles d'origine entre les deux pays, a contribué à l'essor spectaculaire du commerce bilatéral. En effet, les échanges commerciaux de pièces d'automobiles entre le Canada et les États-Unis sont passés de 1,2 milliard en 1965 à 62,6 milliards de dollars en 1985. Le Pacte de l'automobile englobe environ 95 p. 100 de l'ensemble du commerce des produits de l'automobile entre les deux pays.

PREMIER CHAPITRE

SITUATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE EN 1985

SYNOPSIS

En 1985, l'industrie de l'automobile a continué de jouer un rôle important dans la reprise de l'économie canadienne, en faisant preuve d'une remarquable fermeté en matière de rendement, pour la troisième année consécutive.

L'industrie a enregistré des ventes records de 1 137 119 voitures de tourisme en 1985, ce qui représente une augmentation de 17,1 p. 100 par rapport à 1984 - 971 000 voitures vendues - et un record de vente encore jamais atteint. Le précédent sommet remonte à 1979, avec un million de voitures vendues. La croissance du marché canadien des camions a été encore plus marquée: 26,1 p. 100, avec un record de vente de 393 716 camions en 1985, par rapport à 312 292 en 1984. La production de voitures et de véhicules commerciaux (camions et autobus) a, elle aussi, atteint un nouveau sommet de 1 930 300 unités, soit une hausse de 5,5 p. 100 par rapport à une production de 1 830 000 véhicules l'année précédente au Canada. Quant aux livraisons de pièces, exprimées en valeur nominale, elles ont augmenté de 10,9 p. 100 pour s'établir à 11,3 milliards de dollars, comparativement à 10,2 milliards de dollars en 1984. Les livraisons de 1985 représentent plus du double des livraisons de 1982.

Un tel raffermissement a eu pour effet de rehausser le niveau d'emploi dans l'industrie canadienne de l'automobile qui, en passant à 129 000 travailleurs, bat le record précédent de 124 000 atteint en 1984 et représente une augmentation de près de 30,8 p. 100 par rapport à 1982, année pendant laquelle l'industrie canadienne de l'automobile comptait 98 700 travailleurs. Plusieurs facteurs économiques favorables expliquent cette évolution, notamment la reprise économique soutenue, la baisse des taux d'intérêt et une hausse du revenu disponible réel, qui ont tous fait monter la demande à un niveau encore jamais atteint.

Le PNB canadien a connu une hausse remarquable de 4,5 p. 100, marquant ainsi la troisième année consécutive de la reprise économique. Les dépenses nationales, les dépenses de consommation en tête, ont largement compensé un secteur commercial fléchissant et se sont traduites par un rebondissement des investissements dans les entreprises. L'inflation s'est maintenue à un niveau modéré, qui a représenté une moyenne de 4 p. 100 en 1985, soit une légère baisse par rapport à 1984 (4,4 p. 100). L'emploi canadien, dans l'ensemble, a augmenté de 2,8 p. 100, et le taux de chômage a régulièrement baissé en 1985, tombant de 11,2 p. 100 en janvier à 10 p. 100 en décembre.

INITIATIVES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral a pris un certain nombre d'initiatives pour améliorer le climat économique et commercial au profit de l'industrie.

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

Rapport annuel sur l'industrie de l'automobile

Chaque année, le ministère de l'Expansion industrielle régionale publie un rapport dans lequel il fournit des analyses complètes et des données statistiques, et évalue le rendement de l'industrie et ses perspectives d'avenir. Le rapport de 1985 est le troisième rapport annuel ainsi publié.

Ressources humaines

Le gouvernement a reconnu le problème des ressources humaines lié aux défis concurrentiels de taille que doit relever l'industrie canadienne de l'automobile. En janvier 1985, de concert avec les provinces du Québec et de l'Ontario, le ministre de l'Emploi et de l'Immigration a créé un Groupe d'étude sur les ressources humaines, composé de représentants du secteur privé et chargé d'effectuer une étude dans l'industrie canadienne de l'automobile. Le groupe en question était coprésidé par Maurice Fertey, président, American Motors (Canada) Inc., Patrick Lavalle, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles du Canada, et Robert White, président des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA). L'étude a été présentée au ministre de l'Emploi et de l'Immigration au début de 1986. Ses auteurs ont abordé plusieurs questions intéressant la gestion des ressources humaines, les aptitudes requises, la formation et la mobilité des travailleurs et l'incidence de facteurs d'ordre concurrentiel sur les niveaux de l'emploi dans l'industrie de l'automobile. Le rapport est en cours de révision.

Politique commerciale

Le gouvernement canadien a continué à collaborer avec le gouvernement nippon en vue de limiter les exportations de véhicules japonais, en vertu d'accords de restriction volontaire (ARV), pour aider l'industrie dans ses efforts de restructuration des programmes et pour éviter la perturbation du marché canadien.

Le 13 juillet 1985, le gouvernement canadien a conclu une entente avec le ministère japonais du commerce international et de l'industrie (MITI) pour limiter les exportations de voitures de tourisme japonaises au Canada entre le 1er avril 1985 et le 31 mars 1986 à environ 18 p. 100 du marché canadien de voitures de tourisme prévu pour 1985.

Investissement

Le gouvernement canadien a continué d'encourager les fabricants canadiens et étrangers de véhicules et de pièces à investir dans le secteur. Un certain nombre d'initiatives ont été prises dans le secteur des pièces d'automobiles pour promouvoir la formation de coentreprises et l'échange de technologies entre les fabricants de pièces canadiens et japonais.

Valeur ajoutée

Le gouvernement n'a cessé d'encourager les fabricants asiatiques et européens à s'approvisionner en pièces d'automobiles au Canada. Le secteur canadien des pièces d'automobiles a pris part à des séminaires, à des missions commerciales et à d'autres activités visant à améliorer sa position concurrentielle.

Mesures douanières

Le 24 mai 1985, pour donner suite aux préoccupations exprimées par l'industrie, le ministre des Finances a annoncé l'apport de nouvelles modifications au Tarif des douanes. Grâce à celles-ci, le traitement spécial accordé en vertu du Tarif de préférence générale (TPG) aux importations de pièces de véhicules automobiles provenant des pays en développement a été remplacé par un taux représentant les deux tiers du taux de la nation la plus favorisée (NPF) équivalant à environ 7 p. 100. A compter du 1er janvier 1987, les automobiles et autres véhicules automobiles provenant de pays en développement ont été aussi assujettis à un taux représentant les deux tiers du taux NPF, lequel s'établit à environ 6 p. 100 en raison des réductions des taux qui découlent des négociations commerciales multilatérales du Tokyo Round. Ces mesures font suite à une recommandation du Groupe d'étude sur l'industrie canadienne de l'automobile.

ANNONCES D'IMPORTANTS INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

Depuis ces dernières années, le gouvernement canadien encourage les constructeurs asiatiques d'automobiles à investir au Canada pour élargir et renforcer l'assise de l'industrie canadienne de la fabrication d'automobiles. En 1985, des constructeurs d'automobiles japonais et coréens ont annoncé d'importants investissements dans les secteurs de l'assemblage et des pièces d'automobiles au Canada.

- Le 22 juillet 1985, Toyota Motor Corporation a annoncé qu'elle construirait une usine d'assemblage d'automobiles intégrée à Cambridge, en Ontario. L'investissement direct estimatif sera de l'ordre de 400 millions de dollars et il engendrera une production annuelle initiale de 50 000 automobiles de la catégorie 1,6 litre. L'usine fournira de l'emploi à un millier de travailleurs.

- Le 29 août 1985, la société coréenne Hyundai Motor Company a annoncé qu'elle investirait plus de 300 millions de dollars dans la construction d'une usine d'assemblage de voitures de tourisme au Canada. L'usine sera construite à Bromont, au Québec; elle commencera à produire en 1988, et elle devrait avoir une capacité estimative de 100 000 unités d'ici à 1990. Elle emploiera quelque 1 200 travailleurs.

- Honda a annoncé qu'elle doublerait son investissement dans l'usine d'assemblage d'Alliston, en Ontario, pour le porter à 200 millions de dollars, et qu'elle accroîtrait la production à 80 000 unités par an. L'usine emploiera quelque 700 travailleurs.

Investissement national

Les sociétés nord-américaines investissent toujours massivement pour améliorer la qualité de la fabrication et lancer de nouvelles gammes de produits tout en continuant de réduire les coûts. Entre 1980 et 1985, les dépenses d'immobilisations ont représenté une moyenne annuelle de 550 millions de dollars au Canada et de 4,9 milliards de dollars aux États-Unis. AMC est en train de construire une usine d'assemblage ultra-moderne à Brampton, en Ontario, au coût de 760 millions de dollars. Cette usine bénéficiera d'une exclusivité mondiale de production et fabriquera 150 000 nouvelles automobiles intermédiaires par an. GM a annoncé plusieurs investissements, le plus important étant celui de 2 milliards de dollars dans le projet "Autoplex" dont l'objet est de mettre au point une nouvelle gamme de voitures à traction avant. Les sociétés Chrysler et Ford ont également récemment investi dans leurs installations canadiennes, en particulier dans les domaines de la robotique et de l'automatisation. Enfin, les fabricants canadiens de pièces d'automobiles ont considérablement investi dans la mise au point de techniques et de procédés nouveaux.

SOCIÉTÉS D'ASSEMBLAGE DE VÉHICULES EN 1985

Structure sectorielle

Les quatre grandes sociétés d'assemblage de véhicules au Canada sont les suivantes : General Motors du Canada Ltée, Ford Canada Ltée, Chrysler Canada Ltée et American Motors Canada Ltée. Elles assurent presque toute la fabrication d'automobiles et la quasi totalité de la production canadienne de camions. En donnant l'accès en franchise sous conditions, le Pacte de l'automobile conclu entre le Canada et les États-Unis a permis aux producteurs de véhicules de l'un et l'autre pays de rationaliser la production.

Production de voitures de tourisme

En 1985, les sociétés canadiennes d'assemblage de véhicules ont fonctionné à pleine capacité et produit 1 070 800 voitures de tourisme, soit 4,7 p. 100 de plus qu'en 1984 (1 022 728). La production de voitures déclarée en 1985 a été supérieure de 34,9 p. 100 à la production enregistrée pendant la récession de 1982, qui avait chuté à un niveau jamais atteint de 794 000 unités. C'est la troisième année de suite qu'elle poursuit son ascension pour répondre à la demande accumulée de voitures tant au Canada qu'aux États-Unis. La baisse des prix du pétrole a engendré aux États-Unis une demande stable de grosses voitures de construction canadienne. Soulignons également la demande élevée de voitures de taille moyenne construites à l'usine de GM à Oshawa et des modèles mini-compacts Tempo et Topaz construits par Ford à Oakville, en Ontario. Pour certains modèles de grosses voitures de tourisme, comme les Pontiac Bonneville et Cutlass Supreme de GM, les Crown Victoria et Grand Marquis de Ford, le Canada était la seule source d'approvisionnement d'Amérique du Nord. Ce fut également le cas pour les mini-fourgonnettes de Chrysler. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne de véhicules ont été exportés vers les États-Unis.

TABLEAU 1

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
1978-1985
(en milliers d'unités)

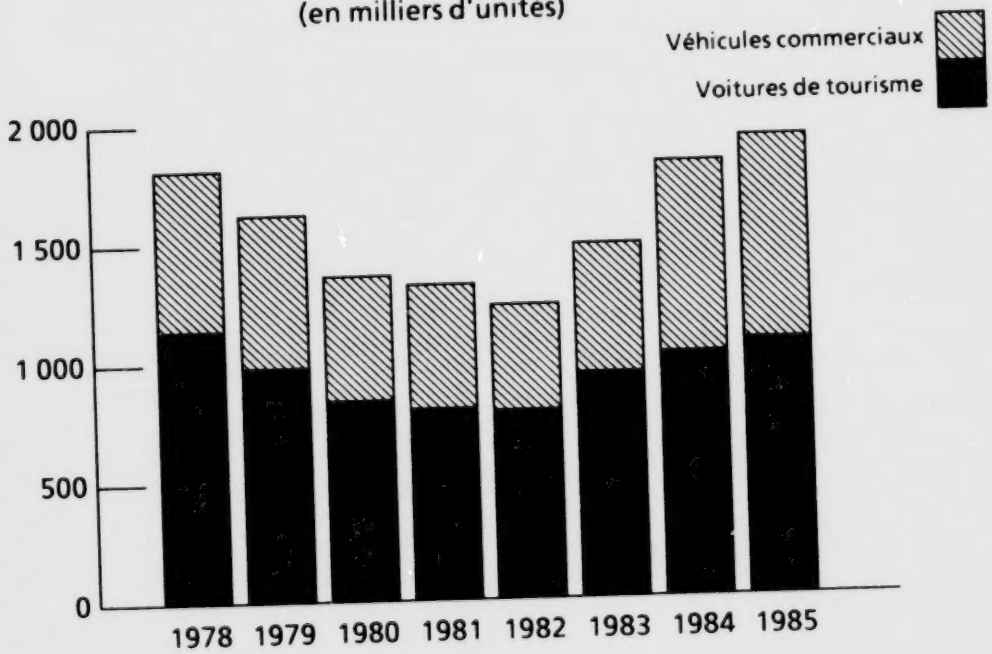
Année	Voitures de tourisme	Écart en %	Véhicules commerciaux	Écart en %	Total	Écart en %
1978	1140	-	678	-	1818	-
1979	988	(13,3)	644	(5,0)	1632	(10,2)
1980	847	(14,3)	527	(18,2)	1374	(15,8)
1981	806	(4,8)	524	(0,6)	1330	(3,2)
1982	794	(1,5)	448	(15,5)	1242	(6,6)
1983	940	18,4	547	22,1	1487	19,8
1984	1023	8,8	807	47,5	1830	21,8
1985	1071	4,7	856	6,5	1930	5,5

Source : Rapports Ward.

Remarques :
1. Les chiffres indiqués entre parenthèses indiquent un écart négatif.
2. Les fortes augmentations de la production de camions enregistrées en 1983 et en 1984 tiennent compte de la production de mini-fourgonnettes de Chrysler qui, à des fins statistiques, tombent dans la catégorie des camions.

Graphique 1

PRODUCTION CANADIENNE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
1978 - 1985
(en milliers d'unités)



PRODUCTION DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Les camionnettes, les fourgonnettes, les camions poids moyen et poids lourd ainsi que les autobus entrent dans la catégorie des véhicules commerciaux. En 1985, la production de véhicules commerciaux au Canada a atteint un sommet de 859 500 unités (augmentation de 6,5 p. 100), battant ainsi le record précédent de 807 314 unités établi en 1984. Les fourgons classiques de Chrysler Canada et ses populaires mini-fourgonnettes à traction avant ont toutes été montées au Canada.

Sur un total de 859 500 véhicules commerciaux assemblés au Canada en 1985, Chrysler Canada a expédié 390 120 unités, soit 45,4 p. 100 de ce total. Cette même année, la société a déclaré un nouveau record de production représentant une hausse de 7,1 p. 100 par rapport au sommet précédent de 364 377 unités en 1984.

GM Canada a expédié 279 000 camions et autobus en 1985, comparativement à 277 000 unités l'année précédente. Enfin, la production de camions de Ford Canada s'est accrue de 5,8 p. 100 pour atteindre 164 000 unités en 1985, comparativement à 155 000 unités en 1984.

VENTES DE VOITURES DE TOURISME

La reprise économique soutenue tant au Canada qu'aux États-Unis s'est traduite par un climat stable amenant les consommateurs à dépenser davantage pour des biens durables comme les automobiles et les camions légers. La hausse des niveaux d'emploi général, la diminution du taux de chômage et la baisse des taux d'intérêt ont incité les consommateurs, tant canadiens qu'américains, à dépenser beaucoup plus. Les taux moins élevés des prêts à la consommation, favorisés par les offres de financement à taux réduit assorties d'options gratuites des fabricants de véhicules ont propulsé les ventes canadiennes de voitures de tourisme à un niveau record.

En effet, au Canada, les ventes de voitures de tourisme se sont chiffrées à 1 137 216 unités en 1985 (augmentation de 17,1 p. 100), comparativement à 971 210 unités en 1984. Le record précédent remonte à 1979, avec des ventes totales de 1 003 000 unités. Toutefois, contrairement à 1984, année pour laquelle les fabricants nord-américains de véhicules ont été à l'origine de la croissance quasi-totale du marché, en 1985 ils n'ont saisi que 42,2 p. 100 de la croissance totale du marché de 166 000 voitures de tourisme. La part du marché des voitures de tourisme détenue par les producteurs nord-américains de véhicules au Canada est donc tombée de 74,6 p. 100 en 1984 à 69,9 p. 100 en 1985. Les producteurs nord-américains ont vendu 794 965 voitures en 1985, comparativement à 724 932 unités en 1984, soit une hausse de 9,7 p. 100.

TABLEAU 2

Ventes de voitures de tourisme au Canada
1978-1985
(en milliers d'unités)

Année	Ventes intérieures	Total des importations	Part totale des importations	Importations japonaises	Part de marché des Japonais (%)	Total des ventes
1978	816	173	17,5	113	11,4	989
1979	864	139	13,9	80	8,0	1 003
1980	741	191	20,5	138	14,8	932
1981	647	257	28,4	208	23,0	904
1982	489	224	31,4	178	25,0	713
1983	625	218	25,9	177	20,9	843
1984	725	246	25,3	171	17,6	971
1985	795	342	30,1	199	17,5	1 137

Source : Statistique Canada.

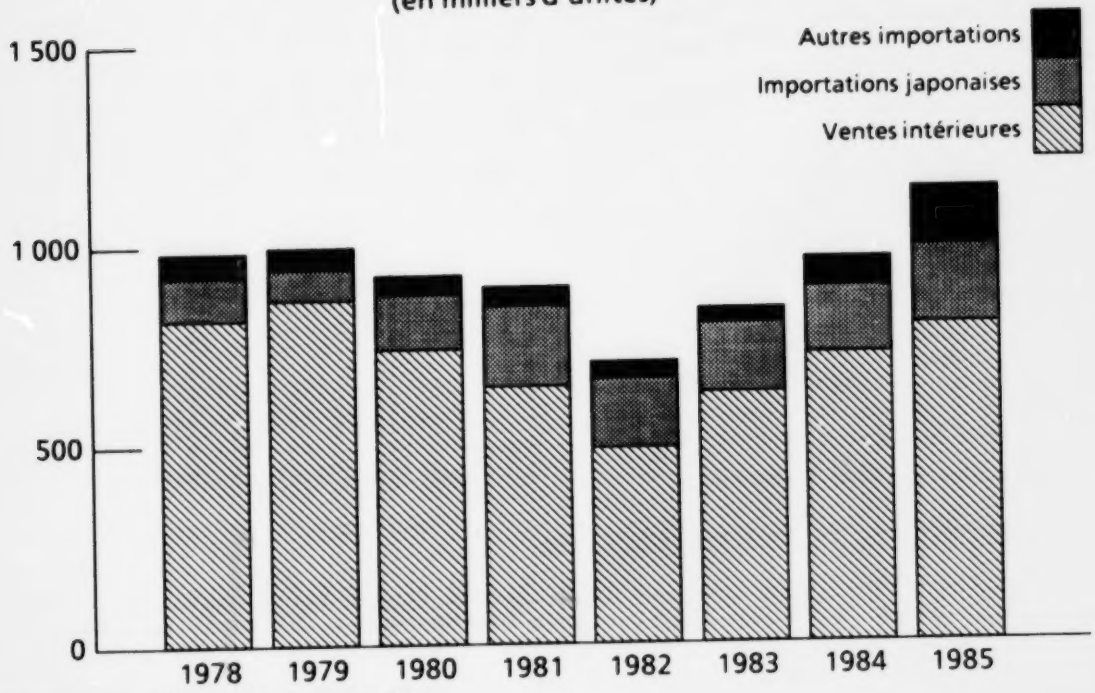
Ventes de voitures de tourisme importées

Les ventes de voitures de tourisme importées au Canada sont passées à 342 000 unités en 1985, comparativement à 246 000 unités en 1984, soit une augmentation de 39 p. 100, comparativement à une majoration de 9,7 p. 100 des ventes de voitures de fabrication nord-américaine. En conséquence, le taux de pénétration des importations est passé de 25,3 p. 100 en 1984 à 30,1 p. 100 en 1985. Les ventes de voitures de fabrication nipponne se sont chiffrées à 199 000 unités par rapport à 171 000 unités en 1984, soit une hausse de seulement 28 000 unités ou 16,4 p. 100. Les Japonais ont donc maintenu leur part de marché à 17,5 p. 100. Les importations de voitures japonaises sont restées assujetties aux accords de restriction volontaire.

La pénétration accrue des importations s'explique essentiellement par la forte hausse des ventes de la société sud-coréenne Hyundai Motors sur les marchés d'importation, laquelle a écoulé 79 000 voitures en 1985, comparativement à 25 000 unités l'année précédente. La part du marché canadien des voitures de tourisme de la société Hyundai est donc passée de 2,6 p. 100 en 1984 à environ 7 p. 100 en 1985. Ainsi, plus de la moitié de la hausse des ventes à l'importation résulte des ventes accrues de Hyundai, qui accède au rang de premier importateur pour l'année 1985. Les sociétés japonaises Honda et Toyota se sont respectivement classées aux deuxième et troisième rangs.

Graphique 2

VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA
1978 - 1985
(en milliers d'unités)



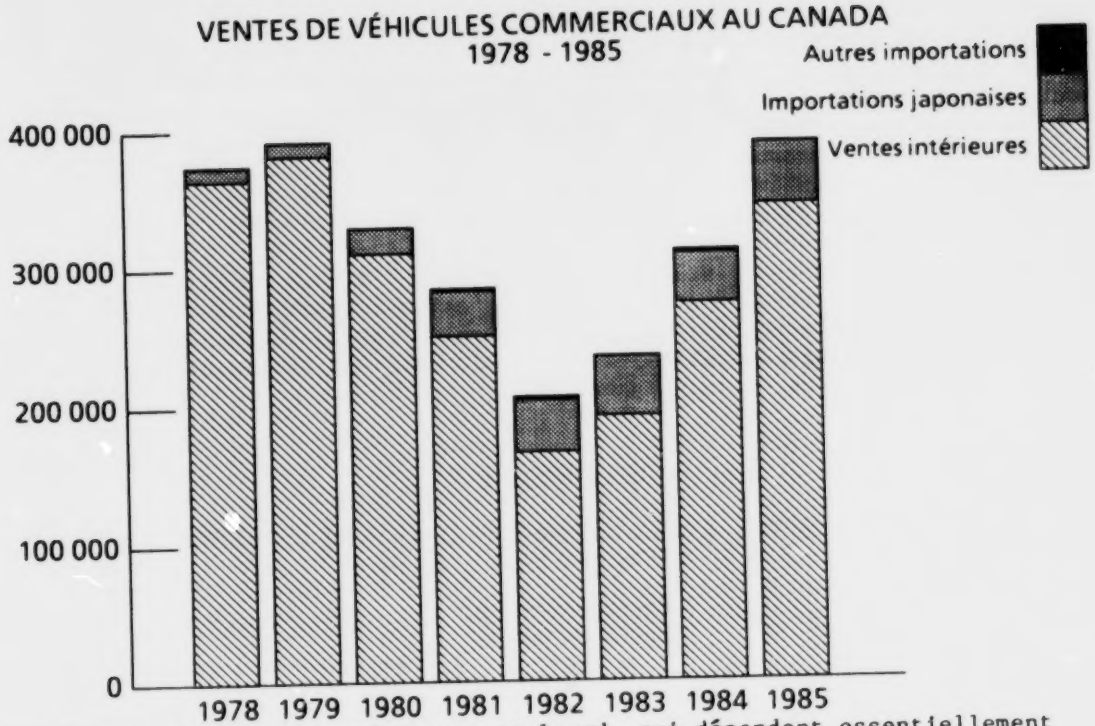
Ventes de véhicules commerciaux

Les ventes de véhicules commerciaux au Canada ont enregistré une forte hausse en 1985 - 25,9 p. 100 - pour s'établir à 393 194 unités par rapport à 312 292 unités en 1984. En 1985, les producteurs nord-américains de camions et les importateurs ont maintenu leurs parts de marché respectives de 87,6 p. 100 et 12,3 p. 100. En 1983, les producteurs nord-américains possédaient 79 p. 100 du marché.

Le lancement sur le marché de nouveaux camions légers compétitifs, fabriqués au Canada, en particulier les mini-fourgonnettes de Chrysler, allié aux ventes renforcées de camionnettes des sociétés GM et Ford, a contribué à faire baisser le degré de pénétration des importations de 19,5 p. 100 en 1982 à 12,3 p. 100 en 1984-1985. Mais les statistiques sont quelque peu gonflées en faveur des producteurs nord-américains, en raison des ventes importantes de mini-fourgonnettes qui, bien qu'elles tombent dans la catégorie des camions s'adressent principalement au marché des véhicules de tourisme.

Graphique 3

VENTES DE VÉHICULES COMMERCIAUX AU CANADA
1978 - 1985



Les ventes de camions poids moyen et lourd, qui dépendent essentiellement d'activités économiques comme la circulation des biens et les travaux de construction, ont également été florissantes. Elles ont totalisé 29 654 unités, par rapport à 23 675 unités l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 25,3 p. 100 qui se compare favorablement à la hausse des ventes de camions légers.

Les ventes de la société Ford se sont élargies dans les proportions suivantes: 23,3 p. 100 pour les camions de poids moyen et lourd; 32,1 p. 100, Freightliner; 26,8 p. 100, International; 31,2 p. 100, Mack; 19,7 p. 100, Paccar; 27,5 p. 100, Western Star; et 13,3 p. 100, General Motors.

COMMERCE CANADA - ÉTATS-UNIS DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

Le commerce d'automobiles entre le Canada et les États-Unis est principalement régi par l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile (Pacte de l'automobile) instauré en 1965. Cet accord a joué un rôle de premier plan dans l'évolution de l'industrie canadienne. Il prévoit la circulation en franchise de nouveaux véhicules et de pièces d'équipement d'origine à certaines conditions préétablies, et il a servi à rationaliser la production de pièces et de véhicules canadiens et américains. Plus de 80 p. 100 de la production canadienne des véhicules sont destinés au marché américain et approximativement 70 p. 100 du marché canadien sont occupés par des véhicules de fabrication américaine. En l'espace de 20 ans, soit de 1965 à 1985, le commerce bilatéral des produits de l'automobile entre le Canada et les États-Unis a fait un bond énorme, passant de 1,2 milliard à 62,6 milliards de dollars.

En 1985, les exportations de produits de l'automobile ont connu une expansion de 13,2 p. 100, se chiffrant à 33,8 milliards de dollars après une hausse de 42,9 p. 100 en 1984, année pour laquelle les exportations totales d'automobiles se sont élevées à 29,9 milliards de dollars. Les exportations de voitures ont grimpé de 16,8 p. 100 contribuant à la hausse des exportations totales d'automobiles dans la proportion de 55,5 p. 100. Les exportations de camions et d'autres véhicules automobiles se sont accrues de 9,2 p. 100 pour atteindre 6,4 milliards de dollars par rapport à 5,9 milliards de dollars en 1984. Enfin, les exportations de pièces ont grossi de 11,9 p. 100 pour totaliser 11,5 milliards de dollars comparativement à 10,3 milliards de dollars en 1984. La demande accumulée qui s'est maintenue pour les véhicules de fabrication canadienne ainsi que les pièces faites au Canada et destinées aux usines d'assemblage de véhicules des États-Unis ont largement contribué à la progression des exportations canadiennes.

Graphique 4

COMMERCE CANADA - ÉTATS-UNIS DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE
1979 - 1985

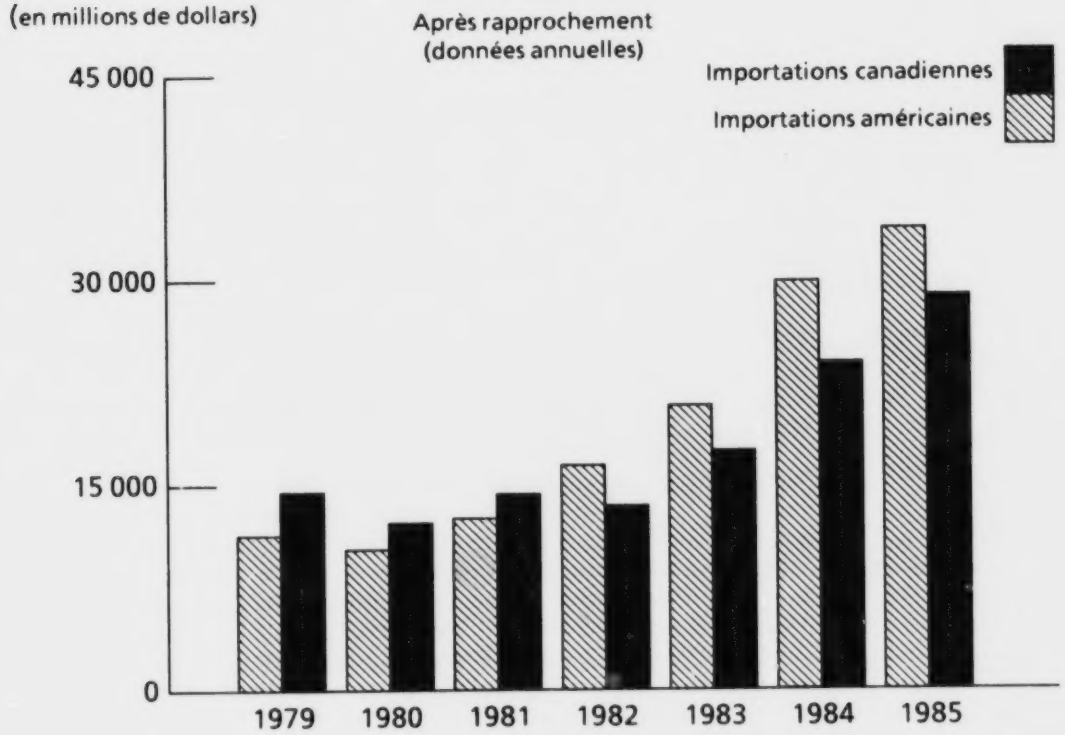


TABLEAU 3

Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, après rapprochement des données

	Totaux annuels			Écart-valeur		Écart en %	
	1983	1984	1985	1984	1985	1984	1985
	(en millions de dollars canadiens)						
Importations américaines provenant du Canada							
Automobiles	8 973	13 085	15 277	4 112	2 192	45,8	16,8
Camions et autres véhicules automobiles	4 437	5 880	6 422	1 443	542	32,5	9,2
Pièces	7 056	10 287	11 512	3 231	1 225	45,8	11,9
Pneus et chambres à air	419	598	592	179	6	42,7	1,0
Total	20 885	29 850	33 803	8 965	3 953	42,9	13,2
Importations canadiennes provenant des États-Unis							
Automobiles	4 886	6 085	8 566	1 199	2 481	24,5	40,8
Camions et autres véhicules automobiles	1 129	2 039	2 570	910	531	80,6	26,0
Pièces	11 446	15 446	17 438	4 000	1 992	34,9	12,9
Pneus et chambres à air	225	345	264	120	-81	53,3	-23,5
Total	17 686	23 915	28 838	6 229	4 923	35,2	20,6
Solde							
Automobiles	4 087	7 000	6 711	2 913	-289		
Camions et autres véhicules automobiles	3 308	3 841	3 852	533	11		
Pièces	-4 390	-5 159	-5 926	-769	-767		
Pneus et chambres à air	194	253	328	59	75		
Total	3 199	5 935	4 965	2 736	-970		

Exclusion : ajustements à la valeur des pièces importées pour les frais découlant de la fabrication d'outils spéciaux.

Source : Statistique Canada.

Les importations de produits de l'automobile ont connu une hausse de 20,6 p. 100 pour se chiffrer à 28,8 milliards de dollars après une augmentation de 35,2 p. 100 en 1984. Les importations de voitures ont beaucoup augmenté, de 40,8 p. 100, se chiffrant à 8,6 milliards de dollars comparativement à 6,1 milliards en 1984. Les importations de camions et

d'autres véhicules sont également passées de 2 milliards en 1984 à 2,6 milliards en 1985, soit 26 p. 100 de plus. Enfin, les importations de pièces ont grossi de 12,9 p. 100; elles ont totalisé 17,4 milliards de dollars par rapport à 15,4 milliards de dollars en 1984.

L'expansion du commerce bilatéral des produits de l'automobile entre le Canada et les États-Unis s'explique largement par la forte croissance économique enregistrée des deux côtés de la frontière.

En 1985, le Canada a affiché un surplus de 5 milliards de dollars dans le commerce de produits de l'automobile avec les États-Unis. Précisons néanmoins que pour 1985 ce surplus a baissé de 970 millions de dollars, soit de 16,3 p. 100 par rapport à celui de 1984 - 5,9 milliards de dollars.

A part l'excédent de 446 millions de dollars qu'il a connu entre 1970 et 1972, le Canada n'a cessé de déclarer un déficit au chapitre du commerce des produits de l'automobile avec les États-Unis entre 1965 et 1981. Pendant cette période, le déficit cumulatif du Canada s'est élevé à 14,7 milliards de dollars. Mais, depuis 1982, le Canada bénéficie d'un excédent cumulatif de 2,3 milliards de dollars pour la période allant de 1965 à 1985, qu'il doit à la force relative de l'économie américaine, à la faible valeur du dollar canadien et à la fabrication canadienne exclusive de certains modèles.

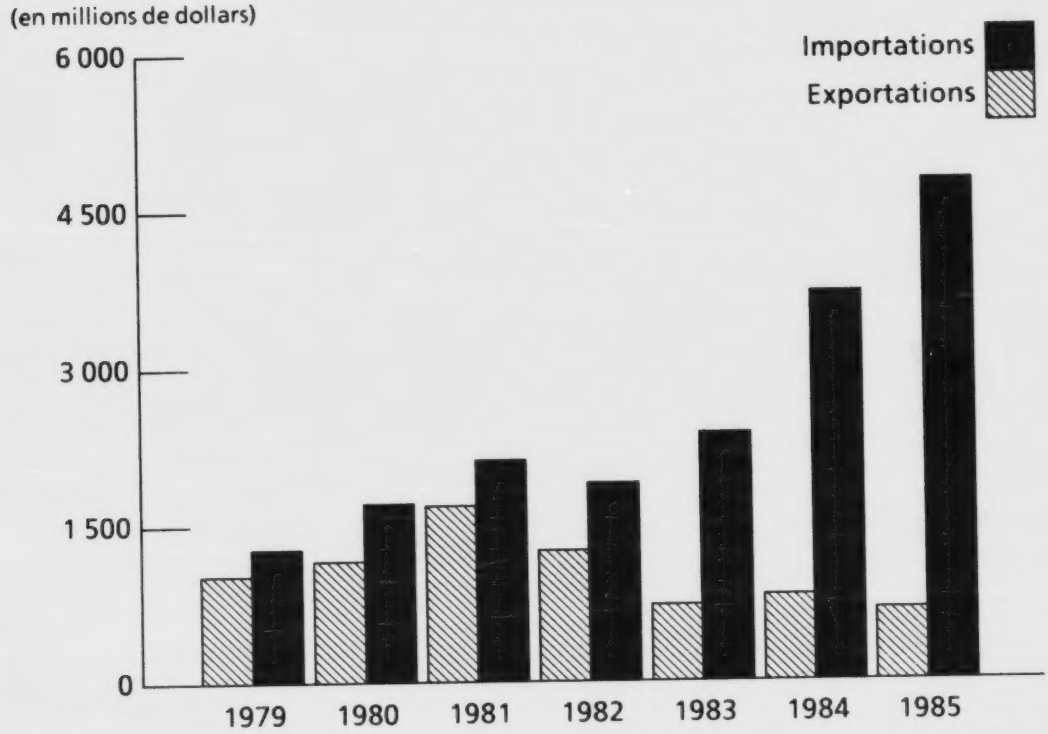
COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

Pour ce qui est des produits de l'automobile, le déficit commercial du Canada par rapport à divers pays autres que les États-Unis est passé de 445 millions de dollars en 1981 à 2,9 milliards en 1984 et à 4,1 milliards en 1985. Cette même année, le déficit commercial au chapitre des véhicules a totalisé 2,8 milliards de dollars. Le déficit enregistré par rapport aux pays d'outre-mer équivalait à plus des trois quarts de la valeur de l'excédent commercial enregistré par rapport aux États-Unis.

Ces résultats sont attribuables aux importations volumineuses de véhicules et aux importations croissantes de pièces en provenance de pays d'outre-mer devant soutenir les ventes de véhicules. En outre, ces dernières années sont marquées par une tendance croissante des fabricants canadiens traditionnels de véhicules à s'approvisionner en pièces à l'extérieur du Canada, précisément au Japon et dans des pays nouvellement industrialisés comme la Corée du Sud, Taiwan, le Mexique et le Brésil. Les importations canadiennes totales de pièces en provenance de pays autres que les États-Unis sont passées de 198 millions de dollars en 1978 à 1,3 milliard de dollars en 1985. De nombreuses composantes à valeur élevée comme les moteurs et les boîtes de vitesses sont importées par les fabricants canadiens de véhicules.

Graphique 5

COMMERCE CANADA - OUTRE-MER DES PRODUITS DE L'AUTOMOBILE
1979 - 1985



Les importations de voitures en provenance de pays d'outre-mer se sont accrues de 42,6 p. 100. Les importations de voitures (exprimées en nombre d'unités) en provenance du Japon ont augmenté de 20,5 p. 100, et d'Allemagne de l'Ouest de 47,8 p. 100 (41 100 unités par rapport à 27 800 en 1984). Mais les importations en provenance de la France ont chuté de 45 p. 100 (tombant de 14 000 unités à 7 700 unités) et celles qui proviennent de la Suède ont atteint 5 100 unités comparativement à 2 600 unités en 1984. Les importations en provenance d'autres pays se sont chiffrées à 100 000 unités, comparativement à 34 000 en 1984. Environ 80 p. 100 de cette augmentation sont attribuables aux ventes de la société Hyundai.

TABLEAU 4

Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile (selon la douane)

	Totaux annuels			Écart-valeur		Écart en %	
	1983	1984	1985	1984	1985	1984	1985
	(en millions de dollars canadiens)						
Exportations nationales							
Automobiles	135	189	39	54	-150	40,0	79,4
Camions et autres véhicules automobiles	146	144	177	-2	33	1,4	22,9
Pièces	254	280	307	26	27	10,2	9,6
Pneus et chambres à air	18	30	45	12	15	66,7	50,0
Réexportations	194	168	134	-26	-34	-13,4	-20,2
Exportations canadiennes totales	747	811	702	64	-109	8,6	-13,4
Importations							
Automobiles	1 322	1 805	2 726	483	921	36,5	51,0
Camions et autres véhicules automobiles	304	372	381	68	9	22,4	2,4
Pièces	613	1 328	1 459	715	131	116,6	9,9
Pneus et chambres à air	128	207	207	79	0	61,7	0,0
Importations canadiennes totales	2 367	3 712	4 773	1 345	1 061	56,8	28,6
Solde							
Automobiles	-1 187	-1 616	-2 687	-429	-1 071		
Camions et autres véhicules automobiles	-158	-228	-204	-70	24		
Pièces	-359	-1 048	-1 152	-689	-104		
Pneus et chambres à air	-110	-177	-162	-67	15		
Réexportations	194	168	134	-26	-34		
Total	-1 620	-2 901	-4 071	-1 281	-1 170		

Source : Statistique Canada.

TENDANCES DE L'EMPLOI ET DES RELATIONS DE TRAVAIL

Emploi dans l'industrie

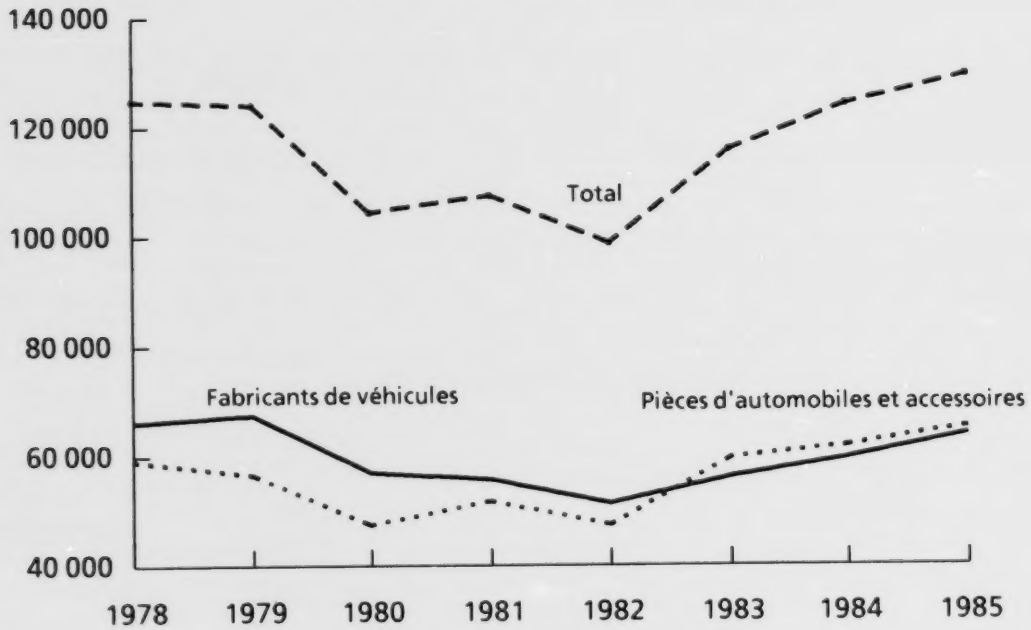
Parallèlement à l'accroissement suivi de la production automobile tant au Canada qu'aux États-Unis, l'emploi au sein de l'industrie canadienne s'est

amélioré pour atteindre un nouveau record de 129 300 travailleurs en 1985, soit une augmentation de 4,5 p. 100 par rapport à l'année précédente où elle comptait 123 800 travailleurs. Il convient de noter que le niveau d'emploi de 1985 représente une hausse de 31 p. 100 par rapport à celui de 1982, le plus bas des quinze dernières années. On sait que cette année-là, l'industrie canadienne de l'automobile ne comptait que 98 700 travailleurs. Le record précédent remonte à 1978 avec 125 000 travailleurs.

Tous les sous-secteurs de l'industrie de l'automobile ont enregistré des hausses de l'emploi. Dans les secteurs des pièces d'automobiles et des accessoires, le nombre de travailleurs s'est accru de 6 p. 100 par rapport à 1984 et dans le secteur de l'assemblage, il a gonflé de 7,6 p. 100. Le secteur des carrosseries de camions et des semi-remorques a bénéficié d'une hausse de l'emploi de 8 p. 100, et celui de la fabrication d'automobiles, de 4,1 p. 100.

Graphique 6

EMPLOI DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE PAR SECTEUR
1978 - 1985



Tendances des relations industrielles

En décembre 1985, le groupe canadien des Travailleurs unis de l'automobile (TUA) a officiellement rompu ses liens organisationnels avec son pendant américain. Cette rupture historique est le résultat de plusieurs facteurs, dont la divergence fondamentale d'opinions sur la stratégie appropriée à adopter, compte tenu des changements qui s'opèrent dans le secteur nord-américain de l'automobile.

La crainte générale que la formation des Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) intensifie l'instabilité dans les milieux syndicaux au Canada ne s'est pas concrétisée, et la transition a été remarquablement douce et sans heurts. Depuis qu'ils sont indépendants, les TCA ont négocié avec succès de nouveaux contrats avec Chrysler Canada et American Motors.

Contrats Ford/GM

Des contrats de travail ont été conclus pour trois ans avec les sociétés GM et Ford en novembre 1984. Le contrat conclu avec General Motors a fait suite à une grève de 13 jours au Canada, après que les travailleurs de GM aux États-Unis furent parvenus à un règlement à l'issue de plusieurs grèves sélectives dans ce pays. Quant aux travailleurs de Ford, ils n'ont pas fait la grève.

Contrat de travail conclu avec Chrysler

Les travailleurs de Chrysler au Canada et aux États-Unis ont conclu de nouveaux contrats de travail les 20 et 23 octobre 1985 respectivement. Les nouveaux accords ont été signés après plusieurs grèves de courte durée déclenchées par les 80 000 travailleurs de Chrysler, dans les deux pays.

Le contrat de travail conclu avec les travailleurs canadiens de Chrysler diffère quelque peu du contrat de trois ans signé aux États-Unis. En effet, au Canada, le contrat a été négocié pour deux ans et il expire à peu près en même temps que les contrats de travail conclus avec les sociétés Ford et GM.

Les deux contrats prévoient un paiement forfaitaire par travailleur, à titre de compensation des concessions syndicales remontant aux dernières séries de négociations. Le contrat canadien rétablit la parité avec les travailleurs de Ford et de GM au chapitre des salaires et des avantages sociaux, mais ne contient aucune clause sur la sécurité d'emploi se rapprochant de celles qui sont offertes aux travailleurs de Chrysler aux États-Unis. En outre, les chefs syndicaux canadiens se sont toujours opposés au partage des profits prévu dans les contrats conclus aux États-Unis.

Contrats avec American Motors

Après une courte grève de 36 heures, les TCA et la société American Motors Canada ont signé un nouveau contrat de trois ans le 20 septembre 1986. Le nouveau contrat, qui s'inspire de ceux signés par les grandes sociétés automobiles canadiennes, innove au sens où il établit la parité de pensions entre les travailleurs d'AMC et ceux des sociétés General Motors, Ford et Chrysler.

CHAPITRE II

TENDANCES DE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE ET DU CONTRÔLE DES COÛTS DANS L'INDUSTRIE CANADIENNE DE LA FABRICATION DE VÉHICULES

INTRODUCTION

Le deuxième chapitre consiste en une analyse des tendances du contrôle des coûts relevées ces dernières années dans l'industrie canadienne de la fabrication des véhicules, ainsi que des performances financières de l'ensemble des sociétés et de chacune d'elles.

Les fabricants nord-américains de véhicules s'efforcent toujours de contrôler les coûts fixes et les coûts variables afin d'améliorer leur compétitivité par rapport aux fabricants étrangers, en particulier les Japonais. L'industrie a fait des progrès remarquables au chapitre de la concurrence en matière de coûts, mais l'écart persiste et il a pris l'allure d'un objectif permanent car de leur côté, les fabricants japonais de véhicules continuent de baisser leurs coûts pour maintenir leur avantage concurrentiel.

TENDANCES DU CONTRÔLE DES COÛTS

Depuis 1981, les fabricants canadiens de véhicules réalisent d'importants progrès pour ce qui est de l'amélioration du ratio recettes-coûts qui traduit le degré d'augmentation des coûts par rapport à l'augmentation des recettes.

Le tableau 5 indique les ratios recettes-coûts de General Motors, Ford et Chrysler. American Motors ne figure pas dans la liste, en raison de l'impossibilité d'obtenir les données requises pour calculer de tels indicateurs.

TABLEAU 5

Tendances des coûts et des recettes
Trois grands constructeurs de véhicules
1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Recettes (en millions de dollars)	17 380	18 083	24 323	31 997	37 180
Coût des ventes (en millions de dollars)	17 677	18 341	23 419	29 862	35 476
Recettes-coûts	0,98	0,99	1,04	1,07	1,05
Ventes unitaires (en milliers)	1 686	1 576	2 036	2 471	2 692
Recettes-unités	10 308	11 474	11 946	12 949	13 811
Coût-unité	10 485	11 638	11 502	12 085	13 178
Marge brute-unité	(177)	(164)	444	864	633

Source : Rapports financiers des sociétés.

Les données consignées dans le tableau 5 montrent que le ratio recettes-coûts des trois grands constructeurs de véhicules s'est considérablement amélioré depuis 1982. Les recettes issues des ventes de véhicules ont augmenté de 105,6 p. 100 entre 1982 et 1985, et le coût des ventes, qui désigne le coût total d'exploitation, ne s'est accru que de 93,4 p. 100, d'où une amélioration de 12,2 points de pourcentage. Le ratio recettes-coûts traduit une amélioration d'environ 7 p. 100 en 1984 et de 5 p. 100 en 1985, comparativement aux années 1981 et 1982. Mais après deux années consécutives d'amélioration (1983 et 1984), le ratio recettes-coûts a légèrement diminué en 1985. Cette baisse est essentiellement attribuable au coût accru des modes de financement à des conditions favorables et aux autres stimulants offerts par les constructeurs de véhicules pour activer les ventes.

Parmi les trois grands constructeurs d'automobiles, c'est General Motors qui a obtenu les meilleures améliorations du ratio recettes-coûts, tandis que les sociétés Ford et Chrysler obtenaient des résultats identiques. Il ressort clairement du tableau 5 que la marge brute par unité des ventes a connu une majoration sensible en 1983 et en 1984 (444 $ et 864 $ respectivement) comparativement aux pertes subies par unité des ventes, de 177 $ et de 164 $ respectivement pour 1981 et 1982. La marge brute par unité a cependant baissé en 1985 pour se situer à 633 $ après une augmentation pendant deux années de suite, essentiellement attribuable également aux coûts à la hausse des modes de financement à taux réduit que les fabricants de véhicules offrent aux consommateurs.

La marge brute varie largement entre les trois principaux constructeurs. En effet, General Motors a enregistré la meilleure marge bénéficiaire par unité, soit 642 $, 1 302 $ et 973 $ pour les années 1983, 1984 et 1985. La marge brute par unité des ventes de la société Ford a totalisé 157 $ en 1983 et 467 $ en 1984, mais elle a chuté à 328 $ en 1985, comparativement à des pertes par unité de 453 $ et de 359 $ respectivement en 1981 et en 1982. La société Chrysler a déclaré des résultats légèrement supérieurs à ceux de Ford : 294 $ en 1983, 507 $ en 1984 et 370 $ en 1985. Enfin, la marge brute par unité supérieure de la société GM tient au succès des modèles à traction avant de taille intermédiaire.

Le relèvement soutenu de l'industrie nord-américaine de l'automobile, amorcé en 1983, et les profits records enregistrés par celle-ci ont eu pour effet d'améliorer considérablement sa situation financière. Les efforts spectaculaires déployés depuis 1979-1980 pour restreindre les coûts se poursuivent, et l'industrie a réussi à les maîtriser efficacement, comme le révèle l'analyse qui précède.

Le tableau 6 illustre l'incidence des mesures de contrôle des coûts prises par les trois grands constructeurs canadiens de véhicules, en ce qui concerne les frais de personnel par unité des ventes (compte tenu des expéditions nationales, des exportations et des importations). Les frais de personnel des trois grands constructeurs par unité des ventes, exprimés en dollars courants, sont demeurés quasi-inchangés entre 1981 et 1985. Les frais de personnel exprimés en un pourcentage des recettes issues des ventes sont un autre indicateur pouvant servir à évaluer les mesures prises par l'industrie pour comprimer les coûts salariaux. Il ressort clairement du tableau 6 qu'une

baisse de plus de deux points de pourcentage ou d'environ 21,8 p. 100 a touché les frais de personnel, exprimés en pourcentage des ventes des trois grands constructeurs canadiens de véhicules, qui sont passés de 10 p. 100 en 1981 à 7,8 p. 100 en 1985. Ce ratio devrait croître en 1986 grâce à l'amélioration suivie de la productivité des travailleurs.

TABLEAU 6

Frais de personnel et recettes
Trois grands constructeurs d'automobiles
1981-1985

	Unités vendues (en milliers)	Produit des ventes (en millions de dollars)	Emploi	Frais de personnel (en millions de dollars	Frais de personnel/ unité vendue (dollars)	Frais de personnel/ employé (dollars)	Frais de personnel en tant que pourcentage des ventes
1981	1 686	17 380	66 396	1 734	1 028,47	26 116	9,98
1982	1 576	18 083	60 579	1 720	1 091,37	28 393	9,51
1983	2 036	24 323	68 938	2 128	1 045,19	30 868	8,75
1984	2 471	31 997	73 639	2 564	1 037,64	34 819	8,01
1985	2 692	37 180	75 962	2 899	1 076,89	38 164	7,80

Source : États financiers des entreprises.

TENDANCES DE LA PRODUCTIVITÉ

Les gains de productivité continueront de jouer un rôle de premier plan dans les efforts que déploie l'industrie canadienne des véhicules pour atteindre ses ambitieux objectifs de contrôle des coûts. Le tableau 7 présente le niveau de productivité de l'industrie canadienne des véhicules (nombre de véhicules produits par employé) entre 1981 et 1985. Ce nombre a augmenté de façon spectaculaire, passant de 23,1 en 1981 à 30,2 en 1985, une hausse impressionnante de 30 p. 100 dans la productivité de la main-d'oeuvre. Ces chiffres ont toutefois subi une importante distorsion vers le haut, étant donné le nombre considérable d'heures supplémentaires exécutées par les employés pour répondre à la demande accumulée de véhicules en 1984 et en 1985.

TABLEAU 7

Production canadienne par employé
Trois grands constructeurs d'automobiles
1981-1985

	1981	1982	1983	1984	1985
Production de véhicules (en milliers)	1 281	1 236	1 502	1 830	1 930
Emploi	55 500	51 400	55 900	59 400	63 900
Véhicules/Employé	23,1	24,1	26,9	30,8	30,2

Source : États financiers des entreprises et rapports de la société Ward.

La mesure appropriée serait évidemment les heures-personnes exécutées par employé, ce qui donnerait une appréciation plus exacte des changements au chapitre de la productivité. On n'a cependant pas facilement accès à ces données; aussi se sert-on du nombre de véhicules produits par employé pour obtenir une approximation des fluctuations de la productivité au fil des ans.

Ces résultats démontrent que le rendement par travailleur atteint actuellement un sommet dans l'histoire de l'industrie. Il augmentera encore, bien que modérément, au cours des prochaines années, semble-t-il, car les constructeurs d'automobiles nord-américains continueront de s'efforcer d'améliorer leur compétitivité afin de résoudre le problème des importations étrangères. L'industrie pourra accroître sa productivité à mesure qu'elle intensifiera son recours à de nouvelles méthodes et à de nouveaux procédés comme la conception et la fabrication assistées par ordinateur (CAO/FAO), la robotique, les techniques d'assemblage modulaire, le système de livraison juste à temps et la réorganisation des régimes de travail.

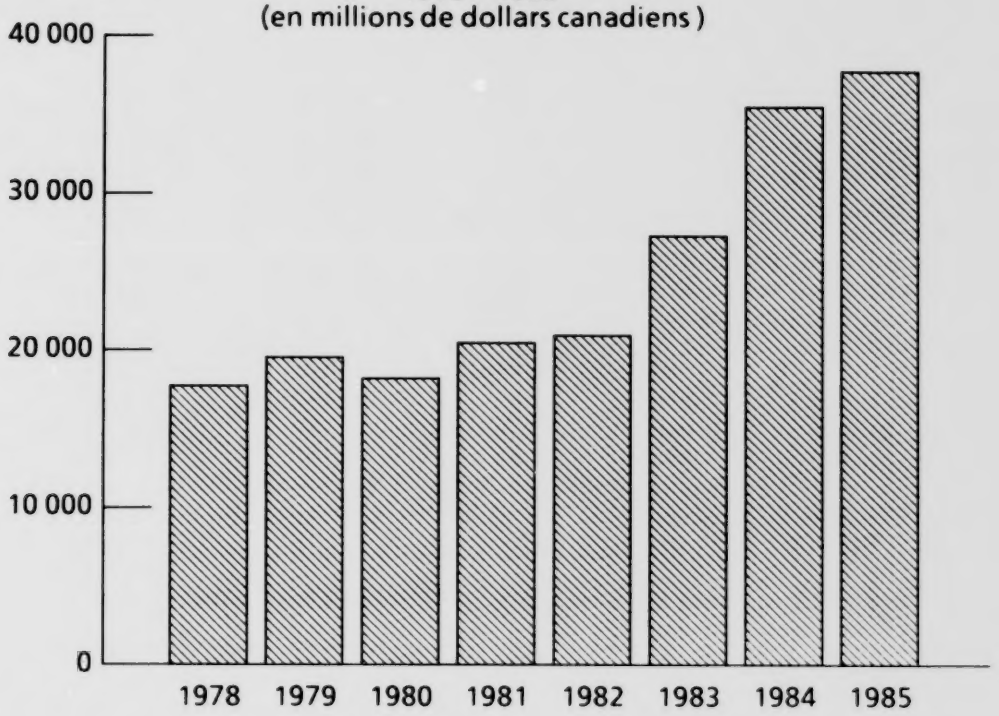
PERFORMANCE FINANCIÈRE DES CONSTRUCTEURS CANADIENS D'AUTOMOBILES

Pour la troisième année consécutive, la performance financière des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles a été bonne. En 1985, elle était à peine inférieure à celle de l'année précédente où des recettes nominales et des fonds autogénérés records avaient été enregistrés. Tous les grands indicateurs financiers se rapportant à ces entreprises ont continué de s'améliorer.

Le chiffre d'affaires net des quatre grands (General Motors, Ford, Chrysler et American Motors) a augmenté de 6,5 p. 100, passant de 35,5 milliards de dollars en 1984 à 37,8 milliards de dollars en 1985.

Graphique 7

VENTES NETTES DES QUATRE GRANDES ENTREPRISES
D'ASSEMBLAGE DU CANADA
1978 - 1985
(en millions de dollars canadiens)



Leur revenu net a baissé de 38,2 p. 100 et se chiffrait à 993 millions de dollars en 1985, comparativement à 1,6 milliard en 1984. Il est encore considéré comme élevé selon les normes de l'industrie. En pourcentage des ventes, le revenu net des quatre grandes entreprises canadiennes réunies a été de 2,6 p. 100, contre 4,5 p. 100 en 1984 et 3,9 p. 100 en 1983 (tableau 8). En rétrospective, le revenu net s'est chiffré à 946 millions de dollars en 1983, alors que l'aggrégat des pertes consécutives des trois années de récession qu'ont été 1980, 1981 et 1982 s'est élevé à 569 millions de dollars. En 1978 et 1979, années jugées les meilleures dans l'histoire récente, les quatre grands ont affiché un revenu net de 209 millions et de 192 millions de dollars respectivement.

TABLEAU 8

Performance financière des quatre grandes entreprises d'assemblage du Canada 1978-1985

(en millions de dollars)

Année	Chiffre d'affaires net	Revenu net (perte)	Revenu net (perte) en % des ventes	Dépenses immobilisées - usine et matériel*	Fonds de roulement	Dette à long terme
1978	17 784	209	1,18	445	847	55
1979	19 635	192	0,98	586	700	164
1980	18 322	(217)	(1,18)	1 170	533	709
1981	20 590	(168)	(0,82)	1 288	242	1 363
1982	21 014	(184)	(0,87)	606	(735)	595
1983	27 413	946	3,87	882	313	407
1984	35 465	1 609	4,54	489	1 031	108
1985	37 763	993	2,63	948	1 394	15

* Y compris l'outillage spécial des quatre entreprises et les investissements de Ford Canada à l'étranger.

Source : Rapports annuels du ministère de l'Expansion industrielle régionale et des entreprises.

Le fonds de roulement, qui représente l'excédent de l'actif à court terme sur le passif à court terme, est passé de 1 031 millions de dollars en 1984 à 1 394 millions de dollars en 1985 même si les bénéfices nets des quatre grands, qui étaient de 1 609 millions de dollars en 1984, sont tombés à 993 millions en 1985. La hausse du fonds de roulement est due en grande partie au fait que les entreprises avaient remboursé la presque totalité de leurs dettes en 1983 et en 1984 et investi une part considérable de leurs bénéfices dans le fonds de roulement.

La nécessité de dépenser d'énormes capitaux, conjuguée aux pertes sans précédent subies par l'industrie entre 1980 et 1982, a contraint les quatre grands constructeurs de véhicules canadiens à emprunter des sommes records. Cependant, grâce aux bénéfices exceptionnels réalisés en 1983 et en 1984, ils ont pu régler une importante partie de leurs dettes et accroître suffisamment leur trésorerie ainsi que leur fonds de roulement pour faire les investissements à court et à long terme qui s'imposaient.

Dépenses immobilisées

Le cycle de dépenses immobilisées a repris en 1985 après un ralentissement marqué en 1984. En effet, cette année-là, les dépenses engagées par les quatre grands pour les usines et le matériel, qui étaient de 489 millions de dollars en 1984, ont été brusquement portées à 948 millions de dollars. L'industrie aborde à l'heure actuelle un nouveau cycle d'investissement. L'achèvement du projet GM-10 à Oshawa et l'implantation de l'usine d'AMC à

Brampton constitueront les plus gros investissements des constructeurs canadiens d'automobiles au cours des années à venir.

Rendement de l'actif

L'actif total des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles (GM, Ford et Chrysler) est passé de 7,7 milliards de dollars en 1984 à 8,9 milliards de dollars en 1985, ce qui représente une hausse de 15 p. 100. Par ailleurs, les bénéfices nets se sont chiffrés à 1 030 millions de dollars en 1985 comparativement à 1 514 millions de dollars l'année précédente. Par conséquent, en pourcentage de l'actif, les bénéfices nets ont baissé de 19,5 p. 100 en 1984 à 11,6 p. 100 en 1985. Cependant, ce ratio se compare favorablement avec celui d'autres industries manufacturières canadiennes. Les impôts plus élevés, le financement au rabais, la pression de la concurrence étrangère au chapitre des prix et l'augmentation de divers coûts d'exploitation sont les principaux responsables de la baisse des bénéfices nets et des ratios de rentabilité enregistrée en 1985.

TABLEAU 9

Rendement de l'actif des trois grands constructeurs canadiens d'automobiles 1984-1985

	1985	1984
Actif total (en millions de dollars)	8 908	7 746
Bénéfices nets (en millions de dollars)	1 030	1 514
Bénéfices nets en pourcentage de l'actif	11,6	19,5

Source : Rapports des entreprises, 1985.

Les performances des quatre grands ont été très différentes les unes des autres. Dans la partie qui suit, on trouvera une analyse du bilan de chaque entreprise.

General Motors

Pour General Motors du Canada, 1985 a été une autre année record sur le plan de la performance. Le chiffre d'affaires de 18 993 millions de dollars jamais atteint encore a dépassé le chiffre record de 16 300 millions de dollars enregistré l'année précédente. Le revenu net a cependant baissé à 713 millions de dollars comparativement au chiffre record de 881 millions de dollars de 1984. En conséquence, le revenu net en pourcentage des ventes a été de 3,8 p. 100, soit quelque peu inférieur à celui de 1984 (5,4 p. 100). Ce déclin est dû principalement à la hausse de certains coûts liés notamment aux faibles taux de financement et à d'autres programmes d'encouragement qu'offre cette société pour stimuler les ventes et maintenir sa part du marché. En témoigne le fait que les dépenses liées à la vente et à l'administration générale ont augmenté d'environ 95 millions de dollars (soit

33,5 p. 100), tandis que les coûts se rapportant aux ventes et à d'autres dépenses de fonctionnement affichaient une hausse de 20,5 p. 100.

La production et les ventes d'unités ont également enregistré en 1985 des niveaux jamais atteints dans le passé. Malgré la fermeture de l'usine d'assemblage n° 1 d'Oshawa pendant sa reconversion à la production de voitures à traction avant en janvier et en février 1985 et la fermeture d'une journée à l'usine de Sainte-Thérèse pour rendre la chaîne d'assemblage plus rapide, GM a établi un record de production en fabriquant 562 083 voitures de tourisme et 279 363 camions et autobus. La production de véhicules s'est chiffrée à 16 000 unités de plus par rapport au record atteint en 1984 où 826 000 véhicules GM étaient fabriqués.

GM du Canada a vendu 537 000 voitures de tourisme et camions en 1985. Ce chiffre représente 60 000 unités de plus qu'en 1984, soit une hausse de 12,6 p. 100, et les volumes réunis de production et de vente les plus élevés depuis 1980.

Le niveau de l'emploi et les frais de personnel n'ont jamais été aussi élevés qu'en 1985 où plus de 4 000 travailleurs sont venus grossir les effectifs. En décembre, en effet, la société dénombrait 48 100 employés, une augmentation de 2 700 par rapport au 31 décembre 1984 où elle en comptait un nombre record de quelque 45 400. En 1985, les frais de personnel ont presque atteint 1,7 milliard de dollars, ce qui représente 15,6 p. 100 de plus que l'année précédente (1,5 milliard).

Investissement

En 1985, GM a engagé 541 millions de dollars dans l'implantation d'usines et l'acquisition de matériel et a, en outre, consacré 133 millions de dollars à l'achat d'outillage spécialisé. En 1984, ces investissements ont été respectivement de 185 millions et de 83 millions de dollars. Les mises de fonds de GM en 1985 ont été les deuxièmes en importance depuis 1981, année où les sommes investies en vue de moderniser ses installations et de perfectionner ses gammes de produits étaient de l'ordre de 798 millions de dollars. Depuis 1981, GM a placé 1,8 milliard de dollars dans la construction d'usines et l'achat de matériel au Canada (dépenses d'outillage exclues), démontrant ainsi sa volonté arrêtée de contribuer à la croissance économique du pays.

Outre les 800 millions de dollars engagés au titre des dépenses immobilisées, plus de 2 milliards seront consacrés à l'agrandissement et à la modernisation des installations d'assemblage de General Motors du Canada à Oshawa, où seront mis en place des systèmes de fabrication synchronisés d'avant-garde appelés Autoplex GM. Ces travaux permettront d'atteindre des niveaux élevés de qualité et de réaliser d'importantes économies dans le transport et la manutention des pièces.

Atelier des presses

Dans le cadre de l'Autoplex GM, la société procédera à l'établissement d'un atelier des presses contigu aux usines d'assemblage de voitures et de

camions et à l'atelier de peinture d'Oshawa. Par cette mesure, la société s'éloigne sensiblement des méthodes traditionnelles d'emboutissage du métal et offrira d'importants débouchés à l'industrie canadienne de l'acier.

Investissement dans les usines de pièces

GM du Canada consacre en outre 344 millions de dollars à la production, d'ici à 1987, de moteurs V-6 et V-8 perfectionnés à injection monopoint et multipoints. Les ateliers de moulage du métal et de fabrication de moteurs et d'essieux de Saint Catharines forment les installations de production de pièces d'automobiles les plus vastes du Canada, avec une superficie de plus de 325 150 m^2 (3,5 millions de pieds carrés). L'usine de Saint Catharines, avec près de 10 000 employés, fait de GM le plus gros employeur de la péninsule du Niagara. Non seulement elle approvisionne l'usine d'assemblage de GM au Canada, mais elle contribue aussi dans une large mesure aux exportations canadiennes grâce à ses ventes aux usines GM situées aux États-Unis.

Ateliers de boîtes de vitesses et de garnitures de Windsor

GM du Canada emploie plus de 6 000 travailleurs dans ses ateliers de fabrication de boîtes de vitesses et de garnitures de Windsor. En 1986, elle a dépensé 31 millions de dollars pour accroître le rendement de l'atelier de boîtes de vitesses. L'atelier de garnitures a fonctionné à pleine capacité en 1985; un nouveau produit important de cet atelier, le système de siège, a été ajouté au centre d'assemblage Hamtramck de Détroit au début de l'année de fabrication 1986.

Une somme additionnelle de 18 millions de dollars a été dépensée à l'usine d'assemblage de voitures à Sainte-Thérèse en 1985-1986 afin d'accroître la vitesse de la chaîne de montage de 42,5 à 46 unités l'heure.

Ford du Canada Limitée

Ford du Canada Limitée a également augmenté, pour la troisième année consécutive, sa production et ses ventes. La production de voitures et de camions a atteint des niveaux sans précédent dans l'histoire de la société. Celle-ci a en effet produit 657 000 voitures et camions en 1985, comparativement à 595 000 véhicules en 1984, soit une hausse de 10,4 p. 100.

De même, les ventes de voitures et de camions au Canada ont affiché une hausse de 20,5 p. 100, passant de 264 000 unités en 1984 à 318 000 unités en 1985. De 9 423 millions de dollars qu'il était en 1984, le chiffre d'affaires a augmenté de 1 716 millions de dollars, soit de 18,2 p. 100, pour atteindre 11 139 millions de dollars en 1985. Cet accroissement du chiffre d'affaires témoigne de la forte demande qui se maintient tant au Canada qu'aux États-Unis.

Les bénéfices nets de Ford en 1985 se sont élevés à 179 millions de dollars, un recul par rapport aux 352 millions de l'année précédente. Cette diminution des bénéfices nets est à nouveau attribuable à des postes de dépenses extraordinaires comme le retour de la société au plein taux d'imposition, celle-ci ayant atteint le taux d'imposition réel de 50 p. 100. Le bénéfice

net plus élevé affiché par la société en 1984 était dû à un recouvrement d'impôts extraordinaire de 134 millions de dollars. En conséquence, le rendement de l'actif de Ford (bénéfices nets en pourcentage de l'actif) a été de 6 p. 100 en 1985 comparativement à 12,7 p. 100 en 1984.

Les taux de change défavorables suscités par l'affaiblissement du dollar canadien, les coûts plus élevés des programmes d'encouragement à la vente reflétant les conditions concurrentielles du marché et les coûts liés à l'introduction de nouveaux modèles ont contribué au déclin des profits. Cependant, ces facteurs ont été partiellement neutralisés par l'augmentation des ventes de véhicules et l'amélioration des méthodes de fabrication.

Ford a maintenu un niveau élevé d'emploi. En 1985, elle a employé 15 500 au Canada, ce qui était légèrement inférieur aux 15 800 de 1984, mais bien supérieur aux 12 400 de 1981, année où le niveau de l'emploi a été le plus bas. Il convient de mentionner, cependant, qu'il est peu probable que l'emploi atteigne jamais le niveau record de 18 700 enregistré en 1978, et ce, en raison de la hausse des niveaux de productivité résultant d'une grande utilisation de capitaux et de facteurs d'ordre technologique.

Les livraisons de voitures de tourisme par les concessionnaires de Ford en 1985 se sont chiffrées à 193 319 unités, ce qui représente une augmentation de 30 867 unités, ou de 19 p. 100 par rapport à 1984. En 1985, les ventes de voitures de Ford ont atteint leur plus haut niveau depuis 1979, et la Ford Tempo, vendue à 47 692 exemplaires, a été la voiture de fabrication nord-américaine la plus vendue au Canada. Les ventes réunies des modèles Tempo et Topaz ont atteint le chiffre de 71 267 unités, soit une augmentation de 47,3 p. 100 par rapport à 1984. En 1985, Ford a cessé progressivement de fabriquer les voitures LTD et Marquis, à l'exception des modèles Crown Victoria et Grand Marquis, et les a remplacées par les nouvelles Taurus et Sable introduites vers la fin de décembre 1985. Les ventes de camions de Ford du Canada ont été tout aussi impressionnantes; en effet, 115 184 unités ont été vendues en 1985, contre 90 131 en 1984, soit une hausse de 28 p. 100.

Chrysler Canada

Pour la quatrième année consécutive, Chrysler Canada a accru ses niveaux de production et de ventes de véhicules. En 1985, les ventes ont augmenté de 11 p. 100, passant de 6,3 milliards de dollars qu'elles étaient en 1984 à 7 milliards de dollars. Les bénéfices d'exploitation sont passés de 282 millions de dollars en 1984 à 221 millions en 1985 et les bénéfices nets se sont élevés à 138 millions de dollars contre 281 millions en 1984 et 119 millions en 1983, et ce, en raison du retour de Chrysler au plein statut de contribuable. Si des bénéfices nets plus élevés avaient été enregistrés en 1984, c'est en grande partie à cause de la présence d'un poste extraordinaire, à savoir l'utilisation du solde du report créditeur d'impôt et le rétablissement du report débiteur d'impôt de 104 millions de dollars, comparativement à 14 millions en 1985.

Le fonds de roulement de Chrysler, qui était de 186 millions de dollars en 1984, est passé à 298 millions de dollars en 1985. Cette augmentation découle

encore principalement de la réduction de la dette accumulée pendant la récession de 1980 à 1982 à la suite des lourdes pertes subies durant cette période et des nouveaux investissements requis alors pour moderniser les usines existantes et introduire de nouvelles gammes de produits.

Les usines d'assemblage et de pièces de Chrysler Canada ont continué de fonctionner à pleine capacité tout au long de 1985. Cette année-là, 249 043 véhicules ont été expédiés au Canada et 347 501 unités ont en outre été exportées, ce qui représente une production totale de 596 544 unités, ou une augmentation de 6 p. 100 par rapport aux 562 754 véhicules vendus en 1984. Cet accroissement du chiffre d'affaires reflète une demande forte et soutenue et l'acceptation, par le consommateur, des Magic Wagons et des mini-fourgonnettes de Chrysler construits à Windsor, et ce, malgré la mise sur le marché des nouveaux modèles Ford et General Motors.

A l'usine d'assemblage de Windsor, la production a été relevée à deux reprises en 1985 pour atteindre le niveau actuel de 1 024 Magic Wagons et mini-fourgonnettes par jour, à l'aide de deux équipes. A la suite des travaux de modernisation et d'agrandissement de 35 millions de dollars effectués à l'usine de Pillette, la production de wagons a été portée de 448 à 496 véhicules par jour, à l'aide également de deux équipes. Les expéditions de pièces à l'atelier de Chrysler à Ajax, qui produit des garnitures intérieures souples pour toutes les usines d'assemblage de véhicules de cette société en Amérique du Nord, ont augmenté de 7 p. 100.

L'emploi chez Chrysler Canada s'est maintenu à un niveau élevé, le nombre d'employés étant de 12 356 en 1985, comparativement à 12 448 en 1984 et à 12 028 en 1983. En 1981 et en 1982, Chrysler comptait respectivement 10 920 et 11 176 employés.

En octobre 1985, la société a négocié un contrat historique de deux ans avec les Travailleurs canadiens de l'automobile, syndicat nouvellement indépendant. En vertu du nouveau contrat, tous les employés et retraités admissibles de Chrysler Canada ont reçu une gratification de 1 000 $ et ont pu prendre possession des actions que la société leur avait accordées en vertu du Programme d'actions au nom des employés.

American Motors du Canada

Parmi les quatre grands constructeurs canadiens d'automobiles, American Motors du Canada a été le seul à afficher une perte nette -- de 37,1 millions de dollars -- en 1985, alors qu'il avait enregistré des profits de 9,3 millions de dollars en 1984. Dans l'ensemble, les ventes ont baissé de 23,5 p. 100, passant de 771 millions de dollars en 1984 à 590 millions en 1985. Les pertes nettes consolidées de la société se sont chiffrées à 125 millions de dollars en 1985, comparativement à des profits de 15,5 millions de dollars en 1984. Les pertes nettes résultant des activités canadiennes ont représenté 6,3 p. 100 des ventes totales au Canada, tandis que les pertes nettes de la société dans son ensemble ont représenté 3,1 p. 100 des ventes consolidées.

Les pertes subies par la société en 1985 résultent en grande partie de la gamme restreinte de ses produits et de sa forte dépendance à l'égard du marché

de la voiture de tourisme mini-compacte. Les ventes des modèles Alliance et Encore ont sensiblement baissé en comparaison de celles de 1984, vu la concurrence très vive des producteurs d'outre-mer, plus précisément du Japon et de la Corée.

Les ventes de Jeep d'American Motors ont cependant été fortes et, aux États-Unis et au Canada, elles ont atteint le nombre record de 192 835 en 1985. La société a élargi sa gamme de Jeep en 1985 en lui ajoutant le modèle Comanche, camionnette à quatre roues motrices, qui s'est mérité un prix.

Afin d'élargir la gamme de ses produits, la société avance à grands pas dans la réalisation de son important programme de mise au point de produits en construisant à Brampton, en Ontario, une toute nouvelle usine d'assemblage à la fine pointe de la technologie. La société a l'intention d'y fabriquer une nouvelle voiture intermédiaire des plus perfectionnées et de pénétrer ainsi ce segment plus rentable et en plein essor du marché nord-américain de la voiture de tourisme. Elle songe en outre à importer d'Europe, en grande quantité, au début de 1987, une gamme complète de voitures compactes ainsi qu'une voiture sport très performante, la Renault Alpine. Cette expansion de sa gamme de produits devrait permettre à American Motors d'entrer dans le courant d'activité dominant du marché de l'automobile. La société projette d'investir 2 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années dans les installations, l'équipement et l'outillage qu'elle possède en Amérique du Nord.

CHAPITRE III

CONDITIONS DE LA PERFORMANCE ET DE LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

ÉLÉMENTS EXTÉRIEURS

L'industrie nord-américaine des véhicules et des pièces d'automobiles subit actuellement des changements sans précédent. L'internationalisation rapide de l'industrie de l'automobile apporte des éléments nouveaux qui modifieront la façon dont celle-ci fonctionnait dans le passé. L'intensification de la concurrence étrangère, en particulier celle du Japon et de plusieurs pays en développement a mené à l'introduction de techniques et de procédés nouveaux ainsi qu'à l'adoption du système de livraison juste à temps en vue de réduire les coûts de production.

Le climat de concurrence qui existe suscitera au cours de la prochaine décennie des changements révolutionnaires dans le secteur des pièces d'automobiles. Le nombre de manufacturiers nord-américains d'équipement d'origine (EO) s'amenuisera probablement à mesure que les producteurs de véhicules nord-américains traditionnels achèteront des pièces et des petits véhicules en quantité toujours plus grande au Japon et dans les pays en développement à faibles coûts de production ainsi qu'à leurs filiales d'outre-mer. Les grandes sociétés multinationales de fabrication de pièces situées aux États-Unis suivent la même voie puisqu'elles établissent des relations commerciales et de nouvelles coentreprises avec des producteurs d'outre-mer.

Ainsi verrons-nous se nouer de nouveaux liens entre les fabricants et les fournisseurs. Actuellement, les fabricants d'automobiles réduisent leur intégration verticale afin de relever le défi de la concurrence et confient à des fournisseurs bon nombre des fonctions qu'ils exécutaient eux-mêmes dans le passé. En retour, ils sont prêts, dans bien des cas, à leur accorder des contrats à long terme pour leur permettre de justifier les énormes investissements de capitaux qu'exigent de telles activités. Il importe cependant de ne pas oublier que seules les grandes multinationales indépendantes sont capables d'effectuer ce genre d'investissement. Pour ce qui est des petits et des moyens producteurs de pièces, l'avenir s'annonce sombre puisqu'ils n'ont ni la capacité financière ni les techniques nécessaires pour entreprendre des démarches d'aussi longue haleine. Certains pays en voie de développement, vendant à la fois au marché des pièces d'équipement d'origine et à celui des pièces de rechange, viennent encore aggraver leurs problèmes en grugeant le marché de ces producteurs grâce à leurs ventes de pièces de construction facile à bas coût de production.

STRUCTURE DU SECTEUR CANADIEN DES PIÈCES D'AUTOMOBILES

L'industrie canadienne des pièces d'automobiles se divise en 3 groupes : les usines de pièces des fabricants de véhicules, les fabriques indépendantes de pièces en propriété canadienne ou les fabriques indépendantes de pièces en propriété étrangère.

Il existe deux grandes catégories de pièces manufacturées : celle des pièces d'équipement d'origine (EO) utilisées dans la fabrication de nouveaux véhicules et celle des pièces de rechange destinées au marché de remplacement.

Trois grands producteurs de véhicules (GM, Ford et Chrysler) composent le secteur des pièces maison. Les pièces d'équipement d'origine fabriquées par les grandes sociétés d'assemblage ont représenté plus de 40 p. 100 de la production totale de pièces d'équipement d'origine au Canada en 1984. Les pièces maison sont généralement des composantes de grande valeur comme les moteurs et les boîtes de vitesses. GM, la plus grande des trois sociétés susmentionnées, produit environ 75 p. 100 de toutes les composantes dont elle a besoin, Chrysler en produit 30 p. 100 et Ford, qui se situe entre les deux, en fabrique 50 p. 100. A l'heure actuelle, toute la production de moteurs et de boîtes de vitesses d'automobile est assurée par les fabricants de véhicules.

Les fournisseurs indépendants de pièces vont des grandes multinationales aux petits ateliers. Parmi eux, 12 grands fournisseurs multinationaux d'équipement représentent près de 20 p. 100 de la production totale de pièces d'équipement d'origine, alors que quelque 450 sociétés (dont environ la moitié sont de propriété canadienne) produisent le reste. En 1984, les entreprises à propriété exclusivement canadienne ont été à l'origine d'environ 13,4 p. 100 de l'ensemble de la production. Au sommet de l'échelle, ces fabricants font des produits complexes et de grande valeur comme les essieux et les boîtes de vitesses de camions ainsi que des pièces de moteurs. A la base de l'échelle, les ateliers manufacturent des composantes courantes pour les fabricants de véhicules. Géographiquement, l'industrie est concentrée dans le sud de l'Ontario et plus de 90 p. 100 de sa production est exportée vers les États-Unis.

TABLEAU 10

Structure de l'industrie canadienne des pièces d'automobiles

	1981		1984*	
	Valeur des livraisons (en millions de dollars)	Part (%)	Valeur des livraisons (en millions de dollars)	Part (%)
Production maison	2 016	41,3	4 624	45,2
Propriété étrangère	2 326	47,7	4 236	41,4
Propriété canadienne	537	11,0	1 371	13,4
Total	4 879	100,0	10 231	100,0

* Prévisions de l'AFPAC.

L'enquête spéciale (tableau 10) de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles canadiens (AFPAC) indique que la part de livraisons de pièces maison des quatre grands est passée de 41,3 p. 100 en 1981 à 45.3 p. 100 en 1984. La demande accumulée de véhicules au Canada et aux États-Unis depuis

1983 a suscité une augmentation de cette production pour la consommation canadienne et pour l'exportation vers les États-Unis. La dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a également fourni un avantage concurrentiel non négligeable aux fabricants canadiens de pièces. Les estimations préliminaires laissent supposer que la part relative de la production interne continue de progresser. De même, la part relative des producteurs indépendants de pièces en propriété exclusivement canadienne croît aussi et a enregistré une hausse notable, passant de 11 p. 100 en 1981 à 13,4 p. 100 en 1984.

Deux grandes sociétés canadiennes indépendantes, Magna International et A.G. Simpson, sont à l'origine de la presque totalité de cette augmentation. La production de pièces au Canada par des sociétés indépendantes en propriété étrangère n'a cependant pas progressé au même rythme que la production interne de pièces par les sociétés indépendantes en propriété exclusivement canadienne. En conséquence, la part relative de la production des sociétés indépendantes en propriété étrangère a baissé de 47,7 p. 100 en 1981 à 41,4 p. 100 en 1984.

Performance du secteur

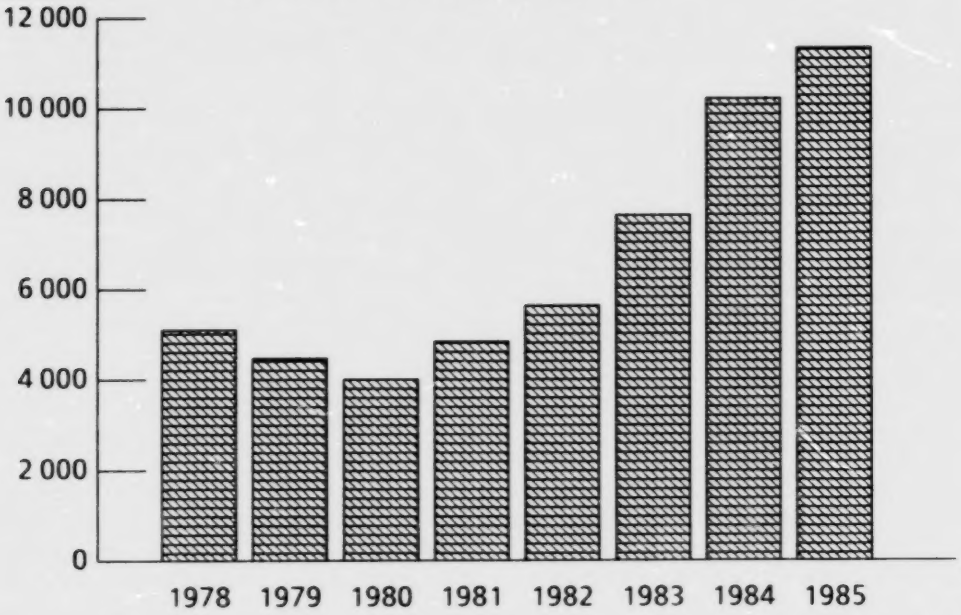
Les fabricants canadiens de pièces d'automobiles ont affiché une performance vigoureuse en 1985. La reprise du secteur des pièces a été parallèle à celle de l'industrie de fabrication de véhicules, la demande accumulée de véhicules en Amérique du Nord se maintenant pendant trois années consécutives. Le niveau record de production de véhicules a contribué au maintien de la forte demande de pièces et de composantes d'automobiles des deux côtés de la frontière.

LIVRAISONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES

La valeur des livraisons de pièces d'automobiles canadiennes a atteint un nouveau sommet en 1985. Elle s'est chiffrée en effet à 11 348 millions de dollars (courants), une augmentation de 10,9 p. 100 par rapport à l'année précédente où elle était de 10 232 millions. La faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine, conjuguée à une très forte demande de composantes et de pièces d'automobiles aux États-Unis, a eu pour effet d'accroître le volume des exportations canadiennes vers les États-Unis. Ces exportations ont augmenté de 11,9 p. 100 en 1985 par rapport à 1984 et ont plus que doublé depuis 1982. Plus de 90 p. 100 de la production canadienne de pièces d'automobiles ont été exportés vers les États-Unis en 1985.

Graphique 8

LIVRAISONS DE PIÈCES D'AUTOMOBILES AU CANADA
1978 - 1985
(en millions de dollars canadiens)



Investissement

Les dépenses immobilisées des fabricants canadiens de pièces d'automobiles entre 1978 et 1985 ont totalisé quelque 2,9 milliards de dollars. Elles ont été considérables entre 1979 et 1981 (environ 2 milliards de dollars), étant consacrées surtout aux grandes usines de fabrication de moteurs et de boîtes de vitesses, avant de fléchir brusquement en 1982 et en 1983.

TABLEAU 11

Investissement de capitaux dans l'industrie canadienne des pièces d'automobiles, 1978-1985

Année	Dépenses immobilisées (en millions de dollars)
1978	201,4
1979	330,9
1980	786,9
1981	666,5
1982	189,8
1983	164,0
1984	203,2
1985	332,1

Source : Statistique Canada.

La plupart des dépenses immobilisées de l'industrie des pièces ont été consacrées à l'achat de machinerie et d'équipement afin de répondre à la demande de composantes légères et à la fabrication de pièces pour véhicules à quatre roues motrices. Les manufacturiers d'équipement d'origine ont également engagé des dépenses considérables pour remplacer l'outillage des usines et repenser leurs principales gammes de produits.

AVANTAGE DU CANADA A L'ÉGARD DES COÛTS

Dans la fabrication de véhicules et d'équipement, le Canada a continué de jouir d'un avantage non négligeable au chapitre du coût de la main-d'oeuvre par rapport aux États-Unis, grâce surtout au cours du change qui y est plus bas. Selon des données du Bureau des statistiques sur la main-d'oeuvre du ministère américain du Travail, le Canada bénéficie, par rapport aux États-Unis, d'un avantage d'environ 30 p. 100 à l'égard des coûts de la main-d'oeuvre dans la fabrication de véhicules et d'équipement. Aussi les exportations canadiennes de pièces d'automobiles vers ce pays devraient-elles demeurer fortes. Un facteur pourrait cependant influer sur elles : la situation de surcapacité prévue dans le secteur de la fabrication de véhicules en Amérique du Nord, résultant principalement de la concurrence des importations et de l'intensification des activités d'assemblage de véhicules des fabricants d'outre-mer installés au Canada et aux États-Unis.

Au début, les sociétés étrangères d'assemblage de véhicules en Amérique du Nord ne pourront atteindre des niveaux de valeur ajoutée canadienne (VAC) comparables à ceux des fabricants nord-américains traditionnels et devront sans doute obtenir la plupart de leurs composantes auprès de leurs sociétés mères. La réévaluation à la hausse du yen en regard des devises canadienne et américaine devrait accélérer la croissance de la valeur ajoutée nord-américaine dans ces installations d'assemblage transplantées.

TENDANCES DE L'APPROVISIONNEMENT EXTERNE

Dans leurs efforts de réduction des coûts, les fabricants nord-américains de véhicules se tournent de plus en plus vers les fournisseurs indépendants de pièces, en particulier pour certaines pièces anciennement de fabrication interne. Cependant, la plupart de ces fournisseurs n'ont pas la capacité financière qu'il leur faudrait pour investir dans des composantes de grande valeur comme les moteurs, les boîtes de vitesses et d'autres composantes de transmission faisant appel aux techniques de pointe.

Au cours des cinq à sept dernières années, une tendance s'est dessinée en faveur de l'acquisition des principales pièces d'automobiles au Japon et dans les pays nouvellement industrialisés comme le Mexique, la Corée du Sud, le Brésil et Taiwan. Ces pays exportent maintenant sur le marché nord-américain de nombreuses composantes de grande valeur comme les moteurs et les boîtes de vitesses. Ford, GM et Chrysler importent certains de ces produits de leurs filiales du Japon, du Mexique et du Brésil. Cette tendance est démontrée dans le tableau 12.

TABLEAU 12

Importations canadiennes de pièces d'automobiles en provenance de pays choisis (en millions de dollars)

	1978	1985
États-Unis	7 336,0	16 304,1
Mexique	11,1	534,2
Japon	40,4	359,8
Suède	45,7	99,7
Brésil	7,2	32,1
Taiwan	0,5	18,7
Hong Kong	0,7	3,4
Corée	0,1	14,2
Royaume-Uni	26,1	41,4
France	25,8	45,7
Allemagne de l'Ouest	24,9	85,1
Tous les autres pays	15,2	60,8
Total des importations	7 533,7	17 599,1
Total des importations non américaines	197,7	1 295,0

Source : Statistique Canada et AFPAC.

Les importations de pièces d'automobiles en provenance du Mexique sont passées de 11,1 millions de dollars en 1978 à 534,2 millions en 1985. Environ les deux tiers de ces importations consistent en des moteurs d'automobiles et des pièces de moteur fournis par la filiale de Ford Motor Co. située au Mexique. Ford importe également d'importantes pièces de Mazda, du Japon, dont Ford est en partie propriétaire. De même, les importations de pièces d'automobiles du Japon ont enregistré une croissance phénoménale, passant de 40,1 millions de dollars en 1978 à 359,7 millions en 1985. Cette année-là, les moteurs et les pièces de moteur composaient à peu près 58,5 p. 100 de ces importations. Chrysler Canada importe actuellement des moteurs de sa filiale, la société Mitsubishi, du Japon, pour l'assemblage de ses mini-fourgonnettes à Windsor, et General Motors importe des moteurs et d'autres composantes de grande valeur de sa filiale, Isuzu Motors, également du Japon.

Les importations en provenance du Brésil, qui étaient presque nulles en 1978, ont atteint quelque 32,1 millions de dollars en 1985. Celles de la Corée du Sud croissent rapidement, et consistent principalement en pièces de rechange devant alimenter le marché canadien en pleine expansion du service après vente des véhicules coréens. Les importations de pièces d'automobiles devraient progresser rapidement au cours des quelques prochaines années, à mesure que les sociétés japonaises et coréennes commenceront à assembler des voitures au Canada et à importer la plupart des pièces des sociétés mères.

A l'avenir, les importations proviendront de plus en plus d'usines étrangères appartenant aux fabricants de véhicules et aux fournisseurs de pièces des États-Unis. Cette tendance se manifeste déjà dans ce pays. En conséquence, les fournisseurs canadiens de pièces verront leur marché s'amenuiser, tant au Canada qu'aux États-Unis.

Selon une enquête menée par Arthur Andersen & Company auprès des acheteurs américains de pièces d'automobiles, le Japon est susceptible de dépasser, d'ici à 1990, le Canada comme source principale de composantes des voitures de fabrication américaine. Le Mexique et le Brésil augmentent eux aussi considérablement leur part du marché américain des pièces, surtout parce que les fabricants de véhicules américains ont déjà fait d'importants investissements dans les usines de moteurs et de composantes de ces pays.

Ces tendances iront en s'accélérant au cours des quelques prochaines années. En conséquence, le déficit commercial du secteur canadien de l'automobile, plus précisément des véhicules et des pièces, accusera vraisemblablement une augmentation notable par rapport à tous les pays autres que les États-Unis.

CHAPITRE IV

CONTEXTE INTERNATIONAL

SYNOPSIS

En 1985, la production mondiale de voitures de tourisme, de camions et d'autobus a brisé le record de 42,3 millions de véhicules établi en 1978. La production mondiale de véhicules a été d'environ 44,8 millions d'unités en 1985, une hausse de 7,2 p. 100 par rapport aux 41,8 millions d'unités produits en 1984. La reprise amorcée en 1983 se poursuit. Notons que, cette année-là, la production mondiale atteignait 39,7 millions d'unités et que l'année précédente, au creux même de la récession, elle était de 36,1 millions d'unités.

TABLEAU 13

TENDANCES DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES
(en millions d'unités)

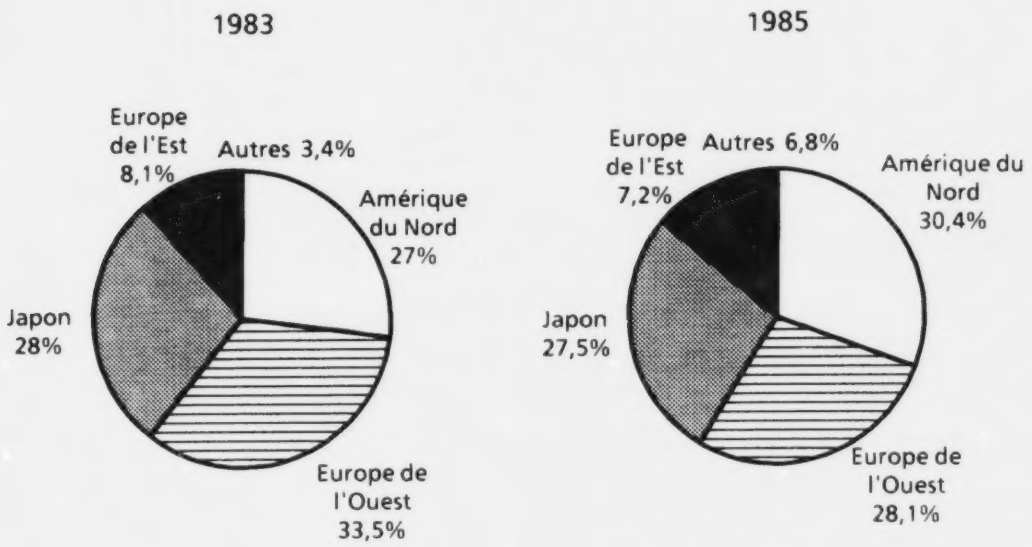
	1983		1984		1985	
	Unités	Part en %	Unités	Part en %	Unités	Part en %
Amérique du Nord (É.-U. et Canada)	10,7	27,0	12,8	30,6	13,6	30,4
Europe de l'Ouest	13,3	33,5	12,7	30,4	12,6	28,1
Japon	11,1	28,0	11,5	27,5	12,3	27,5
Europe de l'Est	3,2	8,1	3,0	7,2	3,2	7,2
Autres	1,4	3,4	1,8	4,3	3,1	6,8
TOTAL	39,7	100,0	41,8	100,0	44,8	100,0

Source : Rapport Ward, AJFA.

La reprise et l'essor économique ont été plus marqués en Amérique du Nord qu'en Europe, où la croissance économique a continué d'être lente. Aussi, la production et la vente de véhicules ont-elles été plus dynamiques en Amérique du Nord qu'en Europe.

Graphique 9

TENDANCES MONDIALES DE LA PRODUCTION DE VÉHICULES
(en millions d'unités)



En Amérique du Nord, la production de véhicules a augmenté de 6,3 p. 100 en 1985 par rapport à l'année précédente, comparativement à l'Europe de l'Ouest où elle est demeurée virtuellement inchangée avec 12,6 millions de véhicules en 1985, comparativement à 12,7 millions en 1984.

Au Canada et aux États-Unis, les ventes de voitures de tourisme sont passées de 11,4 millions en 1984 à 12,2 millions d'unités en 1985, une hausse de 7 p. 100. L'Europe de l'Ouest dans son ensemble a affiché une hausse de 3 p. 100 des ventes de voitures de tourisme, lesquelles sont passées de 10,2 millions d'unités en 1984 à 10,5 millions d'unités en 1985.

En Europe de l'Est, la production de véhicules a à peine augmenté en 1985, passant à 3,2 millions d'unités comparativement à 3 millions d'unités en 1984. Cette année-là, l'Europe de l'Est avait vu sa production fléchir par rapport à 1983, où elle était de 3,2 millions d'unités.

La production de véhicules japonais s'est accrue de près de 7 p. 100, passant de 11,5 millions d'unités en 1984 à 12,3 millions d'unités en 1985, réagissant ainsi au redressement de la demande des principaux marchés mondiaux. Le marché intérieur japonais est toutefois demeuré stagnant et les ventes de véhicules ont été de 5,6 millions d'unités en 1985, comparativement à 5,4 millions d'unités en 1984, soit une augmentation de 2,2 p. 100.

Ce sont les pays nouvellement industrialisés comme la Corée du Sud, le Mexique et le Brésil qui ont connu l'évolution la plus spectaculaire, la production d'automobiles y progressant à un rythme rapide. La production d'automobiles

en dehors des quatre principales régions - Amérique du Nord, Europe de l'Ouest, Europe de l'Est et Japon - a plus que doublé depuis 1983, passant de 1,4 millions d'unités cette année-là à 3,1 millions d'unités en 1985. Ces régions ont, en outre, doublé leur part de la production mondiale qui était de 3,4 p. 100 en 1983 pour passer à 6,8 p. 100 en 1985.

INDUSTRIE AMÉRICAINE DE L'AUTOMOBILE

L'industrie américaine de l'automobile a maintenu sa performance générale en 1985, affichant des niveaux de ventes et de production records. La reprise économique soutenue, conjuguée aux faibles taux d'inflation et d'intérêt, a fourni un climat propice, permettant d'intensifier la production et la vente de véhicules. Grâce aux mesures de réduction des coûts, l'industrie a pu réduire son seuil de rentabilité, générer des profits élevés et accroître sa capacité concurrentielle à l'égard des importations étrangères. Elle a diminué ses coûts et amélioré ses postes du bilan de façon spectaculaire depuis 1983.

Ventes

Aux États-Unis, les ventes de voitures et de camions américains et importés ont atteint le niveau record de 15,7 millions d'unités en 1985. Cela représente une hausse de 8,5 p. 100 par rapport au 14,5 millions de 1984. Les ventes dépassaient de 1,9 p. 100 le record de ventes de 15,4 millions d'unités établi en 1978.

Cependant, les producteurs traditionnels d'Amérique du Nord continuent de perdre une part du marché intérieur. Bien que les ventes des voitures et des camions qui y sont fabriqués aient augmenté de 5,2 p. 100 en 1985 pour atteindre 12,1 millions de véhicules (comparativement à 11,5 millions d'unités vendues en 1984), elles étaient quand même encore inférieures de près de 8 p. 100 aux 13,1 millions de véhicules vendus en 1978. Pendant ce temps, les ventes de voitures et de camions importés ont fait un bond de 20 p. 100 et ont atteint 3,6 millions d'unités en 1985, comparativement à 3 millions d'unités en 1984.

En 1985, les ventes de voitures de tourisme ont été de l'ordre de 11 millions d'unités, une hausse de 6 p. 100 par rapport à celles de 10,4 millions d'unités en 1984. Les voitures d'importation étrangère ont représenté 25,7 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures de tourisme en 1985, les ventes de voitures importées totalisant 2,8 millions d'unités, comparativement à 2,4 millions en 1984. Les ventes de voitures fabriquées en Amérique du Nord se sont élevées à 8,2 millions en 1985 contre 8 millions en 1984. Ces chiffres se situent bien au-dessous du record de 9,7 millions d'unités établi en 1973.

Production

L'industrie américaine de l'automobile a produit 11,7 millions de voitures et de camions en 1985, y compris quelque 355 000 unités assemblées par les coentreprises Nissan, Honda et Toyota/GM. La production totale de véhicules

américains a progressé de 6,5 p. 100 (11,7 millions d'unités) en 1985 par rapport à 1984 (10,9 millions d'unités). Cependant, elle était encore inférieure au sommet atteint en 1978, année où 12 896 000 poids légers ont été fabriqués. Selon l'Association des fabricants de véhicules à moteur des États-Unis, l'intensification de l'activité de production dans ce pays a fait monter le taux d'utilisation de la capacité de l'industrie de l'automobile à 86 p. 100 en 1985, ce qui est à peu près 2 p. 100 de plus qu'en 1984. Le taux d'utilisation le plus élevé a été établi en 1978 et atteignait 89 p. 100.

Emploi

L'industrie américaine des véhicules et de l'équipement comptait 873 000 travailleurs en 1985, soit environ 6 000 de plus qu'en 1984, mais moins qu'en 1979, année record où l'industrie employait 990 000 travailleurs.

Rentabilité

Malgré une augmentation des ventes en dollars et en volume, les profits des trois grands de l'automobile ont chuté pour s'établir à 8,14 milliards de dollars en 1985, par rapport à 9,78 milliards en 1984. Les profits par actions ont également diminué et sont passés de 42,65 $ à 35,29 $, les trois fabricants ayant affiché une baisse. Cependant, American Motors a déclaré une perte de 125,3 millions de dollars pour 1985, alors qu'elle avait réalisé un profit de 15,5 millions de dollars en 1984.

Exportations japonaises

Bien que le gouvernement américain n'ait pas tenté de faire prolonger l'Accord de restriction volontaire (ARV) en vigueur depuis 1981, le gouvernement japonais a décidé unilatéralement de restreindre ses exportations de voitures aux États-Unis à 2,3 millions d'unités au cours de l'exercice financier 1985-1986, contre 1,8 million d'unités pendant l'exercice précédent.

Investissements étrangers

Un certain nombre de changements, tels que l'appréciation rapide du yen japonais, le sentiment protectionniste aux États-Unis et les restrictions rigoureuses imposées aux importations de voitures japonaises dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest ont forcé les fabricants de véhicules japonais à transférer une partie de leur production sur leurs marchés privilégiés, notamment l'Amérique du Nord.

En 1985-1986, plusieurs fabricants japonais et coréens d'automobiles ont annoncé l'établissement de nouvelles usines d'assemblage aux États-Unis et au Canada, en plus du projet en participation de GM/Toyota à Fremont (Californie), de l'usine de Nissan à Smyrna (Tennessee) et de celle de Honda à Marysville (Ohio).

Comme le montre le tableau 14, le Canada et les États-Unis compteront au moins dix usines japonaises et coréennes en activité d'ici à 1990, totalisant des investissements de 5,7 milliards de dollars et une capacité estimée à 2,1 millions d'unités.

TABLEAU 14

USINES ÉTRANGÈRES EN AMÉRIQUE DU NORD

Pays/ Société	Investissements directs (en millions de dollars canadiens)	Capacité (Unités)	Emplois directs estimatifs
ÉTATS-UNIS			
TOYOTA			
Fremont, Californie	250	250 000	2 500
Georgetown, Kentucky	650	200 000	2 000
NISSAN			
Smyrna, Tennessee	500	200 000	2 100
HONDA			
Marysville, Ohio	600	350 000	3 500
MITSUBISHI			
Bloomington-Normal, Illinois	900	180 000	1 800
MAZDA			
Flat Rock, Michigan	600	300 000	2 000
SUBARU/ISUZU			
Lafayette, Indiana	670	120 000	2 000
TOTAL AUX ÉTATS-UNIS	4 170	1 660 000	15 900
CANADA			
TOYOTA			
Cambridge, Ontario	400	50 000	1 000
HONDA			
Alliston, Ontario	200	80 000	700
HYUNDAI			
Bromont, Québec	300	100 000	1 200
GM/SUZUKI			
Ingersoll, Ontario	500	200 000	2 000
TOTAL AU CANADA	1 400	430 000	4 900

Il s'agit d'investissements très importants qui, compte tenu de la faible croissance et de la saturation du marché nord-américain de l'automobile, de la concurrence continue des importations et de l'augmentation rapide de la capacité en Amérique du Nord, laissent prévoir des périodes difficiles pour

l'industrie nord-américaine traditionnelle de l'automobile. Certains analystes prédisent une surcapacité pouvant atteindre de deux à trois millions de véhicules de tourisme en Amérique du Nord d'ici à 1990, ce qui pourrait provoquer la fermeture de 10 usines d'assemblage en Amérique du Nord et des pertes d'emplois évaluées à 150 000 dans l'industrie.

INDUSTRIE EUROPÉENNE DE L'AUTOMOBILE

Situation économique

Après plus de deux ans de stagnation économique, l'horizon économique de l'Europe de l'Ouest s'est éclairci en 1985. Les taux d'intérêt moins élevés exigés en 1985 dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest ont stimulé la demande à la consommation et les investissements industriels. La plupart des pays européens ont donc connu une modeste reprise économique en 1985.

La reprise en Europe de l'Ouest a été plus lente qu'aux États-Unis et a varié d'un pays à l'autre, le PIB réel enregistrant en 1985 une croissance de plus de 2,5 p. 100 en Allemagne, en Suède et au Royaume-Uni, mais de seulement 2,0 p. 100 en Italie et de 1,0 p. 100 en France.

Malgré ces progrès, le chômage persiste en Europe de l'Ouest et demeure un obstacle important à la croissance soutenue des dépenses à la consommation. En 1985, il a atteint 11 p. 100 en moyenne en Europe de l'Ouest et, malgré la croissance économique, il ne diminuera probablement que de façon négligeable en 1986.

Marché de l'automobile

En Europe de l'Ouest, les ventes de voitures ont connu une hausse de 5 p. 100 en 1985 pour s'établir à 10,5 millions d'unités, par rapport à 9,9 millions d'unités en 1984. Les ventes de voitures ont progressé dans tous les pays européens, exception faite de la Belgique, où les ventes ont diminué de 3,2 p. 100. Volkswagen (VW) était en tête avec 12,8 p. 100 du marché en 1985. Fiat suivait avec une part de 12,4 p. 100; Ford, tête de file en 1984, chutait en troisième place en 1985. Peugeot a perdu du terrain avec 11,7 p. 100, contre 11,9 p. 100 en 1984. Grâce à ses campagnes de publicité, GM a augmenté sa part en 1985, accaparant 11,5 p. 100 du marché par rapport à 11,2 p. 100 en 1984. Les pressions économiques exercées sur le marché européen auraient pu facilement faire diminuer les ventes mais la surcapacité existante a suscité une concurrence des prix qui a fait augmenter le volume des ventes. Bien que la surcapacité demeure un problème en Europe de l'Ouest, aucune usine n'a encore dû fermer ses portes.

En règle générale, la plupart des constructeurs européens ont réussi à réduire leurs coûts et à faire des profits en 1985. GM, Renault et SEAT ont été les seuls à enregistrer des pertes. Les constructeurs spécialisés de voitures de luxe ont obtenu des marges bénéficiaires plus élevées en raison des prix élevés que commandent leurs véhicules. Le roulement chez Volkswagen et Peugeot et l'amélioration constante chez Ford et Fiat ont été encourageants, surtout en présence de la vive concurrence qui s'exerce en Europe de l'Ouest.

Voici un résumé de la performance des principaux fabricants d'automobiles européens en fonction de leur part du marché :

Volkswagen — La Golf a été la voiture la mieux vendue en Europe en 1984 et en 1985. Une version améliorée de la Scirocco, de nouveaux modèles Audi, une usine de production en Espagne et de fortes ventes globales au cours de l'année ont permis à Volkswagen de se classer à la première place en 1985, avec 12,8 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures d'Europe occidentale. Volkswagen a fabriqué 1,4 million de voitures de tourisme, ce qui représente 10,9 p. 100 de l'ensemble de la production d'Europe de l'Ouest et lui a permis de se classer huitième au monde.

Groupe Fiat — Le Groupe Fiat s'est maintenu au second rang en 1985 sur le marché d'Europe de l'Ouest, avec une part de 12,4 p. 100 du marché. Le Groupe Fiat a assemblé 1,2 million de voitures de tourisme, soit environ 9,5 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest, et s'est classé au dixième rang des producteurs mondiaux.

Ford — Ford avait grimpé dans les premiers rangs en 1984, grâce au lancement de ses modèles Sierra, retombant cependant au troisième rang en 1985, avec une part de 12,1 p. 100 du marché de l'Europe de l'Ouest. Ford Europe possède des usines en Allemagne de l'Ouest, en Angleterre et en Espagne et a fabriqué 1,1 million de voitures de tourisme, soit 8,6 p. 100 de toutes les voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest.

GM Opel — GM a gagné rapidement du terrain et sa part du marché a grimpé de quatre points en Europe de l'Ouest depuis 1981. La réduction des ventes de grosses voitures a été compensée par de fortes ventes de son modèle Kadette/Astra. En 1985, GM s'est classée au cinquième rang avec 11,5 p. 100 du marché des voitures de tourisme d'Europe de l'Ouest. GM Opel (Allemagne de l'Ouest, Angleterre et Espagne) a assemblé 1,2 million de voitures de tourisme, soit 9,4 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest. Malgré les gains impressionnants de sa part du marché, GM continue à faire de faibles profits qui nuisent à sa prospérité financière.

Peugeot — Bien que sa part du marché soit demeurée stable en 1985, Peugeot perd du terrain depuis 1981. A la fin de 1984, Peugeot a lancé sa Super-mini 205 qui a remporté beaucoup de succès, et a réussi à maintenir sa quatrième place en 1985 uniquement grâce à ce modèle. La société a fabriqué 1,3 million de voitures de tourisme, soit 10,4 p. 100 des voitures de tourisme construites en Europe de l'Ouest.

Renault — Renault continue de perdre du terrain sur le marché de l'Europe de l'Ouest, malgré le lancement de la R-5 qui se

vend bien en Europe, mais qui n'a cependant pas donné les résultats escomptés. Renault s'est classé au sixième rang avec 10,2 p. 100 de la part du marché des voitures de tourisme d'Europe de l'Ouest. En 1985, elle a fabriqué 1,3 million de voitures de tourisme, soit environ 8 p. 100 de la production d'Europe de l'Ouest.

Mercedes-Benz — Mercedes-Benz est le fabricant des voitures de luxe les plus vendues d'Europe. La Mercedes 190 se vend fort bien, la capacité de production ayant été doublée pour répondre à la demande croissante. Les nouvelles 200 et 300 se vendent également bien. En 1985, Mercedes a obtenu 3,7 p. 100 du marché européen, en hausse par rapport à 1984 (3,2 p. 100). La société a construit 3,6 p. 100 des voitures européennes en 1985.

BMW — Fabricant de voitures de luxe, BMW a conservé une part relativement stable du marché se situant entre 2,8 et 3,0 p. 100. La firme fait face à la forte concurrence que lui livre Mercedes avec sa nouvelle gamme de voitures de taille intermédiaire.

Volvo — Volvo continue de réaliser de modestes gains. La société augmente lentement sa présence en Europe, qui est passée de 2,0 p. 100 en 1982 à 2,4 p. 100 en 1985. Le succès de Volvo en Europe est lié au marché de la voiture familiale qu'elle domine fortement et où la concurrence est pratiquement inexistante.

Pénétration japonaise du marché d'Europe de l'Ouest

Les entreprises japonaises ont réalisé ensemble 10,2 p. 100 des ventes de voitures du tourisme en Europe de l'Ouest en 1985, en hausse par rapport à 9,7 p. 100 en 1984.

Les ventes de voitures japonaises sont plus fortes dans les pays qui produisent peu ou pas de voitures. Tous les principaux marchés d'Europe pratiquent certaines restrictions à l'égard des importations de voitures japonaises.

Le tableau 15 montre la pénétration japonaise des principaux marchés de l'Europe de l'Ouest. Les Japonais occupent la première place sur huit marchés : l'Irlande, la Belgique, l'Autriche, la Finlande, la Suisse, la Norvège, les Pays-Bas et le Danemark. Par ailleurs, ils sont pratiquement inexistants en Italie et en Espagne.

Avec l'appréciation du yen japonais et des principales devises européennes par rapport au dollar en 1985 et en 1986, les Japonais se sont tournés vers les marchés européens dans la mesure où le yen s'est relativement peu apprécié par rapport aux principales devises européennes. Au cours du premier trimestre de 1986, les exportations japonaises vers l'Europe ont grimpé de 15 p. 100 par rapport à la même période en 1985. A la suite de cette rapide augmentation, le MITI a demandé aux fabricants japonais de restreindre leurs exportations

aux pays membres de la CEE à une part du marché dépassant de 10 p. 100 celle de l'an dernier.

Toute restriction à long terme des exportations japonaises vers l'Europe de l'Ouest forcera probablement les Japonais à modifier leur stratégie commerciale et à s'établir dans ces pays. Jusqu'ici, la production japonaise en Europe demeure infime, et les activités de Nissan en Italie et en Espagne ne sont toujours pas rentables. Honda s'est associée à British Leyland et pourrait l'autoriser à assembler ses véhicules.

TABLEAU 15

PÉNÉTRATION JAPONAISE PAR PAYS

	1983	1984	1985
Autriche	28,3%	25,9%	25,9%
Belgique	21,9%	19,0%	19,1%
Danemark	31,1%	29,7%	32,5%
Finlande	38,5%	37,4%	38,1%
France	2,7%	3,0%	3,0%
Allemagne	9,5%	10,8%	12,2%
Grande-Bretagne	10,6%	11,0%	10,7%
Irlande	30,0%	27,4%	34,0%
Italie	0,0%	0,0%	0,0%
Pays-Bas	23,1%	21,7%	22,0%
Norvège	35,9%	33,7%	34,8%
Portugal	7,9%	7,3%	9,0%
Espagne	0,0%	0,0%	0,0%
Suède	15,2%	14,8%	16,0%
Suisse	25,6%	23,2%	24,0%
Ensemble de l'Europe	9,4%	9,6%	10,2%
Unités	964 815	955 780	1 060 789

Source : OCDE.

En ce qui concerne les investissements du Japon et les co-entreprises avec ce pays, la CEE a imposé des normes relatives au contenu pour garantir qu'il ne s'agit pas uniquement d'activités de montage de pièces détachées. Les règles de la CEE concernant le contenu sont ambiguës, mais les repères quant au contenu local varient de 40 à 60 p. 100 du véhicule.

INDUSTRIE JAPONAISE DE L'AUTOMOBILE EN 1985

Situation économique

L'économie japonaise a connu encore une fois une croissance régulière en 1985. Les exportations japonaises sont demeurées fortes, soutenues par l'expansion modérée des économies américaine et mondiale. Les investissements dans les usines et l'équipement ont enregistré une saine croissance dans la plupart des

secteurs industriels, tandis que la demande intérieure de services et de produits progressait généralement.

Cependant, la forte hausse de la valeur du yen depuis septembre 1985, tout particulièrement par rapport au dollar américain, a placé les entreprises exportatrices en position difficile et a suscité de fortes craintes quant à l'avenir des exportations japonaises.

Ventes de véhicules

En 1985, les ventes intérieures de véhicules automobiles ont atteint 5,56 millions d'unités, un record au sein de l'industrie, et une hausse de 2,2 p. 100 par rapport à 1984, année où 5,44 millions d'unités avaient été vendues. En 1985, les ventes de voitures de tourisme sont demeurées à peu près au même niveau qu'en 1984, soit 3,1 millions d'unités (une hausse de 0,3 p. 100 par rapport à 1984). La croissance régulière du nombre de ménages possédant plusieurs voitures, attribuable en grande partie à l'accroissement des femmes automobilistes, a également contribué à l'augmentation globale des ventes. En 1985, les ventes de camions ont crû à un rythme constant de 4,7 p. 100 pour s'établir à 2,43 millions d'unités. Les ventes de camions utilitaires (poids moyens et lourds) ont diminué de 2,2 p. 100, en raison surtout de la stagnation de la demande de véhicules de construction. Les ventes de camions compacts et mini-compacts ont augmenté de 1,1 p. 100, car l'effet stimulateur du lancement de nouveaux modèles a plus que compensé la baisse de la demande de remplacement. Les ventes de mini-camions "midgets" ont progressé de 8,1 p. 100, l'introduction de nouveaux modèles ayant considérablement élargi le marché.

Exportations de véhicules

Les exportations globales de véhicules automobiles ont augmenté de 10,2 p. 100 pour s'établir à 6,73 millions d'unités en 1985, en grande partie en raison du resserrement des restrictions des exportations de voitures de tourisme aux États-Unis et de la relance du marché européen. Les exportations de véhicules en pièces détachées ont connu une hausse de 9,8 p. 100, pour s'établir à 1 million d'ensembles au cours de l'année.

Étant donné le climat favorable des marchés intérieur et d'outre-mer en 1985, la production de véhicules automobiles a progressé de 0,7 p. 100 comparativement à 1984, année où le Japon enregistrait une production record de 12,27 millions d'unités. Le pays arrive ainsi pour la sixième année consécutive au premier rang des producteurs mondiaux de véhicules automobiles.

Le Canada et les États-Unis ont absorbé environ 3,4 millions de voitures de tourisme et de camions provenant du Japon, soit environ 50,3 p. 100 de l'ensemble des exportations de véhicules japonais, qui totalisaient 6,7 millions d'unités. Suivaient la CEE avec environ 973 000 unités (14,4 p. 100), le Moyen-Orient avec 6,0 p. 100, l'Asie du Sud-Est avec 10,6 p. 100, l'Amérique latine avec 4,3 p. 100 et l'Afrique, avec environ 2 p. 100 de l'ensemble des exportations japonaises.

Changements à l'échelle internationale touchant l'industrie japonaise de l'automobile

Les fabricants d'automobiles du monde entier sont touchés par les profonds changements qui interviennent dans le monde des affaires et du commerce à la suite de l'internationalisation rapide de l'industrie mondiale de l'automobile, industrie qui entre dans une nouvelle phase de développement.

Pour faire face à ces changements, les fabricants d'automobiles du Japon ont adopté une stratégie d'investissement et d'établissement de nouvelles usines outre-mer, tout particulièrement sur leur marché privilégié, l'Amérique du Nord, pour desservir les marchés étrangers.

Investissements outre-mer

Les Japonais adoptent de plus en plus souvent une stratégie axée non plus sur les exportations de véhicules complets comme auparavant, mais sur les exportations des véhicules en pièces détachées, pour en arriver à établir outre-mer au cours des quelques prochaines années des usines d'assemblage entièrement intégrées.

Plus précisément, huit fabricants japonais et un fabricant coréen ont soit établi des installations de production, soit annoncé leur intention de construire des usines d'assemblage d'automobiles en Amérique du Nord, tantôt seuls, tantôt en coparticipation avec des fabricants nord-américains de véhicules automobiles. (Voir tableau 14).

L'appréciation du yen japonais a également rendu les perspectives d'investissement outre-mer plus intéressantes et a forcé les Japonais à miser sur des marchés qui, jusqu'à présent, étaient mieux desservis à partir des centres de production du Japon. Ainsi, Nissan projette de fabriquer d'ici peu des voitures de tourisme en Grande-Bretagne.

Depuis de nombreuses années, les constructeurs de véhicules japonais ont mis sur pied des centres de montage de véhicules en pièces détachées dans de multiples pays; actuellement, ils fournissent une aide technique en vue de l'établissement d'industries de l'automobile et de pièces, notamment à l'Asie du Sud-Est, à l'Amérique latine et à l'Afrique. Cependant, ces investissements n'ont pas été réellement importants, en raison de la petite taille de ces marchés, de la petite échelle de production et de la faible teneur en contenu local.

Les Japonais ont acquis, au cours des années 70, un avantage à long terme sur le plan des coûts qu'ils maintiennent dans la phase ascendante actuelle, et ce malgré l'appréciation du yen. L'industrie de l'automobile du Japon a les reins solides et peut aisément consacrer 45 milliards de dollars à des fins d'immobilisations. Les nouveaux investissements réalisés en Amérique du Nord par les constructeurs d'automobiles japonais et coréens constituent la première étape d'une nouvelle phase de leur programme d'expansion internationale sur ce continent, qui est leur principal marché. D'ici à 1990, les entreprises japonaises devraient produire environ 1,3 million d'unités en Amérique du Nord à partir d'une capacité totale de 2 millions d'unités.

Recherche-développement

La suprématie de l'industrie de l'automobile du Japon repose sur ses investissements en recherche-développement. L'industrie injecte des milliards de dollars dans la recherche-développement à haute technologie. En 1984 seulement, l'industrie de l'automobile japonaise a investi plus de 6 milliards de dollars et employé environ 36 000 ingénieurs dans la recherche-développement.

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE DE LA CORÉE DU SUD

Production

Depuis 1974, le gouvernement de la Corée du Sud cherche activement à développer son industrie de l'automobile. Au cours des années 70, l'industrie coréenne a pris rapidement de l'essor, ayant enregistré une croissance annuelle moyenne de 28,7 p. 100. Durant cette période, les exportations ont augmenté un peu plus lentement que la consommation intérieure. En 1979, la production annuelle atteignait 200 000 véhicules, contre 37 000 unités en 1975. De 1980 à 1982, la production de véhicules coréens a chuté pour s'établir à 163 000 en 1982. Au cours de la récession, le taux d'activité moyen s'est situé entre 34 et 48 p. 100. Cependant, depuis 1983, la production coréenne a progressé de façon phénoménale et atteint 265 000 unités, grâce aux efforts déployés pour conquérir de nouveaux marchés d'exportation.

Exportations

En 1983, la société Hyundai, de la Corée du Sud, a pris un excellent départ au Canada en exportant environ 5 000 voitures mini-compactes Pony. Elle a pénétré très rapidement le marché canadien en établissant un réseau de représentants hautement organisé. Hyundai a bénéficié d'un avantage en terme de prix sur ses concurrents, dû en grande partie à son accès en franchise, et a profité de l'accueil positif des consommateurs. Hyundai a porté ses ventes au Canada à 25 000 unités en 1984 et à 79 000 en 1985, contrôlant ainsi 7 p. 100 de l'ensemble du marché des voitures de tourisme du Canada. En 1986, Hyundai a effectué également une percée sur le marché américain où elle compte répéter le succès remporté au Canada.

En 1987, Daewoo Motors, filiale sud-coréenne de General Motors Corporation, commencera à exporter aux États-Unis une voiture mini-compacte conçue par Opel, qui sera vendue par les concessionnaires de Pontiac. Daewoo compte exporter aux États-Unis de 85 000 à 100 000 unités par an d'ici à 1988, soit la moitié de sa capacité de production de ce véhicule.

KIA, autre constructeur sud-coréen d'automobiles, compte pénétrer le marché américain à la fin des années 80 en fournissant une mini-voiture à la société Ford Motor. Il prévoit exporter jusqu'à 100 000 unités par an en Amérique du Nord d'ici à la fin de la décennie.

Capacité de production

A la suite de la récession du début des années 80, le gouvernement a entrepris une série d'initiatives visant à rationaliser et à organiser l'industrie. L'objectif avoué de la politique gouvernementale était de prévenir une surcapacité et une guerre des prix. La mesure la plus importante a consisté à restreindre la production de voitures de tourisme à deux entreprises, Hyundai et Daewoo, et de limiter KIA (un ancien fabricant de voitures) à la construction de camions et d'autobus. Simultanément, le gouvernement a désigné l'industrie des véhicules automobiles comme industrie d'exportation stratégique. En fait, l'importation d'automobiles est pratiquement interdite au pays.

Actuellement, Hyundai et Daewoo contrôlent respectivement 75 et 25 p. 100 du marché coréen des voitures de tourisme. Les quatre autres constructeurs, soit KIA, Asia, Dong-A et Geohwa, sont autorisés à fabriquer uniquement des autobus et des camions.

Les fabricants sud-coréens d'automobiles ont besoin de capitaux et de nouvelles techniques. Il était donc vital pour eux de conclure des accords de coparticipation avec des entreprises étrangères pour assurer l'expansion de leur industrie. En collaboration avec Mitsubishi, Hyundai a consacré environ 500 millions de dollars à la mise au point de ses produits et travaille actuellement à la mise au point d'une voiture à traction avant (TA) répondant aux critères de sécurité et de contrôle des émissions des États-Unis. Daewoo s'est associée à part égale avec General Motors qui doit vendre ses voitures aux États-Unis. Ford est affiliée à KIA, tandis que Chrysler cherche à conclure un accord avec Samsung, important conglomérat qui ne fabrique pas encore de véhicules automobiles.

Actuellement, la capacité de production automobile de la Corée du Sud est évaluée à environ 700 000 unités. Certains analystes prédisent que les Coréens pourront construire environ un million d'unités en 1987, et environ 2,1 millions d'unités d'ici à 1991. Étant donné la petite taille du marché intérieur de la Corée, un tel niveau de production pourrait être insoutenable, vu la très vive concurrence exercée sur le marché international.

Ces chiffres portent à croire que la Corée du Sud deviendra un élément important de l'industrie mondiale de l'automobile au cours des quelque cinq ou dix prochaines années. En raison de ses salaires horaires peu élevés, la Corée attirera probablement de nouveaux capitaux et de nouvelles techniques de l'étranger. L'existence d'une main-d'oeuvre très qualifiée est un autre facteur positif.

Les facteurs restrictifs sont la petitesse du marché intérieur, la mauvaise qualité du réseau routier, la faiblesse du revenu par habitant par rapport à celui des pays fortement industrialisés, les taxes élevées sur les voitures et l'essence, l'absence d'un réseau adéquat de fournisseurs et la forte concurrence qui s'exerce sur le marché international.

AUTRES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

Taiwan est aussi l'un des pays nouvellement industrialisés dont l'industrie de l'automobile, qui en est à ses débuts, prend rapidement de l'essor. Elle offre un potentiel d'exportation important, bien qu'il soit difficile pour le moment d'en évaluer l'importance dans le contexte de l'industrie internationale. Ford Lio Ho, filiale de la société Ford Motor dans ce pays, prévoit l'établissement d'une nouvelle capacité importante et exporte déjà une petite quantité de voitures mini-compactes vendues au Canada par les concessionnaires de Mercury.

L'industrie de l'automobile du Mexique croît à un rythme phénoménal, et ses exportations vers l'Amérique du Nord augmentent rapidement. Jusqu'à récemment, elle n'y exportait que des pièces de grande valeur tels que les moteurs et les transmissions. Les trois grands constructeurs d'automobiles nord-américains -- GM, Ford et Chrysler -- possèdent également des usines d'assemblage de voitures et de camions au Mexique. Deux grands producteurs d'outre-mer, Volkswagen et Nissan, sont aussi installés au Mexique.

Au Brésil, la production de voitures et de camions a grimpé de 11,8 p. 100 en 1985 pour se chiffrer à 967 000 unités, contre 865 000 unités en 1984. La production de voitures de tourisme n'a augmenté que de façon négligeable, passant de 706 000 unités en 1984 à 714 000 unités en 1985 (1,2 p. 100), tandis la production de camions progressait sensiblement, passant de 159 000 unités en 1984 à 253 000 unités en 1985, soit une hausse de 59 p. 100.

Toujours en 1985, Volkswagen a été le principal constructeur du Brésil, avec une production totalisant 358 000 voitures et camions, soit environ 37 p. 100 de tous les véhicules fabriqués au Brésil. General Motors s'est classé au second rang avec une production totale de 223 000 unités, soit 23 p. 100 de la production brésilienne. Ford est arrivé troisième avec une production de 189 000 unités, soit 20 p. 100 de la production du pays. Ces trois producteurs ont fabriqué environ 80 p. 100 des véhicules produits au Brésil. Les autres producteurs sont Fiat, Mercedes-Benz, Scania, Volvo et Toyota.

Les trois grands fabricants de véhicules (Volkswagen, GM et Ford) comptent exporter des voitures vers l'Amérique du Nord depuis leurs filiales du Brésil au cours des quelques prochaines années. Pour ces fabricants, la production de véhicules au Mexique et au Brésil constitue une importante réaction stratégique à la concurrence exercée par la Corée et le Japon sur le marché des petites voitures d'Amérique du Nord.

CHAPITRE V

PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE

La partie précédente du rapport présentait l'analyse des changements d'envergure mondiale et nationale qui ont influé sur la performance de l'industrie canadienne de l'automobile en 1985. Le cinquième chapitre fournit une évaluation des divers changements prévus à l'échelle nationale et internationale qui auront un effet déterminant sur l'industrie de l'automobile au cours du reste de la décennie et expose les répercussions de ces tendances sur la demande intérieure, l'emploi et la performance de l'industrie en général.

CHANGEMENTS D'ORDRE INTERNATIONAL QUI INFLUERONT SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DE L'AUTOMOBILE

L'industrie nord-américaine de l'automobile sera de plus en plus exposée aux pressions économiques, politiques et législatives survenant sur les marchés mondiaux au cours des années 80 et des années qui suivront. L'internationalisation accrue de l'industrie de l'automobile, qui entraînera un déplacement intercontinental des centres de production traditionnels et une croissance plus lente du marché, intensifiera la concurrence sur le marché nord-américain de l'automobile.

L'industrie a adopté des mesures radicales de réduction des coûts qui se sont traduites par des gains de productivité considérables. Grâce à ces mesures et à la reprise du marché, les producteurs nord-américains ont retrouvé le chemin de la rentabilité. Des profits élevés ont permis à l'industrie de réaliser les investissements nécessaires pour moderniser ses usines et ses équipements et mettre au point de nouveaux produits permettant d'accroître sa compétitivité. Cependant, ces mesures et ces améliorations ne sont pas encore suffisantes pour faire face à la concurrence très vive livrée par le Japon et par l'arrivée sur le marché de produits de plusieurs pays nouvellement industrialisés tels que la Corée, le Brésil et le Mexique. La croissance plus lente du marché nord-américain de l'automobile, la forte pénétration des importations et l'augmentation rapide de la capacité nord-américaine établie par les producteurs étrangers portent à croire que les fabricants de véhicules nord-américains traditionnels et l'industrie des pièces continueront de faire face à une forte concurrence au sein de leur marché traditionnel.

Perspectives du marché

Les analystes prédisent que la croissance commerciale des principaux pays producteurs d'automobiles sera plus lente, ne faisant qu'exacerber les difficultés d'adaptation des grands producteurs mondiaux. Le marché nord-américain de l'automobile devrait connaître une croissance très modeste de 1 à 2 p. 100 seulement par année pendant le reste de la décennie.

Le niveau de pénétration des importations devrait demeurer aux environs de 25 à 30 p. 100 pendant le reste des années 80, étant donné la forte capacité qui existe au Japon et la nouvelle capacité implantée dans les pays nouvellement industrialisés. Au cours des quelques prochaines années, ces

pays augmenteront leurs exportations vers l'Amérique du Nord. La majeure partie de ces produits constitueront des importations captives des trois grands et de Volkswagen.

Capacité étrangère en Amérique du Nord

Le fait que l'accès au marché nord-américain continue d'être limité pour les voitures japonaises et l'éventualité de restrictions commerciales plus importantes ont incité les producteurs étrangers à implanter rapidement une nouvelle capacité d'assemblage en Amérique du Nord, laquelle passera d'environ 295 000 unités en 1985 à approximativement 2,1 millions d'unités d'ici à 1990, dont quelque 430 000 unités seront produites au Canada.

Surcapacité en Amérique du Nord

On s'attend, d'après les prévisions commerciales, à ce qu'une énorme surcapacité de production de voitures de tourisme apparaisse en Amérique du Nord d'ici à 1990. En fonction de la croissance du marché, de la pénétration des importations et de la production des fabricants étrangers en Amérique du Nord, la capacité excédentaire pourrait atteindre 2,5 millions d'unités ou plus d'ici à 1990.

La majeure partie de la surcapacité se retrouvera dans la fabrication des petites voitures, mais il existera tout de même une certaine capacité excédentaire dans la production des voitures de taille intermédiaire. Actuellement, la majeure partie de la production canadienne est composée de voitures de taille intermédiaire et de grande taille, pour lesquelles la demande continue d'être forte, particulièrement en ce qui concerne les voitures de taille intermédiaire, à traction avant et les mini-fourgonnettes. Cependant, les Japonais effectuent une percée rapide sur le marché haut de gamme, et les pressions s'intensifieront probablement aussi dans le segment des voitures intermédiaires, ce qui influera sur la production canadienne au cours des années à venir.

Quoi qu'il en soit, si les modèles produits par les constructeurs étrangers continuent de se vendre, on prévoit que la capacité des producteurs nord-américains sera la plus directement touchée. Le cas échéant, certaines usines devront fermer leurs portes, tant aux États-Unis qu'au Canada, tandis que d'autres devront fonctionner à capacité de production réduite. L'incidence sur le secteur des pièces devrait être lourde si les constructeurs de véhicules automobiles nord-américains réduisent leurs niveaux de production et augmentent leurs achats de pièces à l'étranger.

FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE DE VÉHICULES AUTOMOBILES AU CANADA

Après la reprise soutenue enregistrée pendant trois années consécutives sur le marché de l'automobile au Canada, les ventes de voitures de tourisme devraient se stabiliser aux environs de 1 à 1,1 million d'unités. Le cycle de remplacement, amorcé au début de 1983, tire pratiquement à sa fin. Les fabricants de véhicules offrent maintenant divers stimulants tels que des financements à taux réduit et des options de luxe, changement qui témoigne d'un ralentissement manifeste du marché.

Cependant, le facteur économique qui déterminera le plus fortement la demande d'automobiles sera l'état de l'économie canadienne. Les grandes variables économiques, telles que la croissance du PNB, l'emploi, les facteurs démographiques, les taux d'intérêt, les revenus, le niveau des prix et plusieurs autres facteurs non quantifiables, influeront sur la demande de voitures de tourisme, notamment :

a) On prévoit que la croissance du PNB réel ralentira et s'établira à 3,5 p. 100 en 1986 et à 2,9 p. 100 en 1987 et en 1988. Cette hausse plus faible aura un effet de décélération sur les dépenses à la consommation, et tout particulièrement sur les biens discrétionnaires, tels que les automobiles, dont l'achat peut être retardé.

b) Un autre facteur influe fortement sur la demande : les taux d'intérêt exigés sur les prêts pour l'achat d'automobiles. Les taux d'intérêt ont diminué considérablement, comparés à ceux exigés pendant la récession, et devraient demeurer relativement stables. Les taux privilégiés sur lesquels sont généralement fondés les prêts à la consommation devraient s'établir à 9,9 p. 100 en 1986 et en 1987, et à 10 p. 100 en 1988. Ces taux plus faibles et stables devraient par conséquent être synonymes de stabilité pour les ventes de voitures.

c) En raison de l'augmentation de l'offre de voitures, l'augmentation des prix devrait ralentir considérablement au cours des deux prochaines années. S'il est vrai que les consommateurs se sont habitués au prix élevé des voitures, il reste que le prix moyen demeure généralement élevé, comparé au revenu disponible réel. Ce facteur sera encore d'importance primordiale dans les décisions d'achat. Le segment des voitures à bas prix sera le principal bénéficiaire de la nouvelle croissance des ventes de voitures.

d) Bien que le taux de chômage ait diminué pour s'établir à 9,6 p. 100 au cours du premier semestre de 1986, par rapport à un sommet de 12 p. 100 en 1983, on n'attend pas de nouvelles réductions en 1986 et en 1987. Par conséquent, toute réduction minime du taux de chômage général n'aura probablement pas d'effet important sur la croissance des ventes de voitures neuves.

e) Le fait d'en avoir les moyens financiers demeurera toujours un facteur essentiel dans les décisions d'achat de voitures neuves. Les ventes de voitures neuves ne pourront augmenter que modérément, étant donné la croissance toujours faible du revenu disponible réel.

AUTRES FACTEURS INFLUANT SUR LA DEMANDE D'AUTOMOBILES

Fréquence des remplacements

Bien que les facteurs susmentionnés doivent avoir une forte incidence sur les ventes futures de voitures neuves, d'autres facteurs influent aussi sur ces ventes et sur leur composition. Les consommateurs gardent leur voiture plus longtemps que dans le passé, d'où une croissance régulière de l'âge moyen des voitures de tourisme. La fréquence des échanges de véhicules a diminué

considérablement, et les consommateurs consacrent plus d'argent aux réparations et à l'entretien de leur vieille voiture. Vu ces tendances, on estime que l'âge moyen des voitures de tourisme devrait passer de trois ans, son niveau en 1979, à environ sept ans d'ici à 1990. Ces facteurs auront une incidence négative sur les ventes de voitures neuves.

Prix du carburant

Le prix du carburant devrait demeurer relativement stable, tant au Canada qu'aux États-Unis, à moins que des événements internationaux ne provoquent une nouvelle crise du pétrole. Le prix relativement stable du carburant assurera la stabilité des ventes de grosses voitures.

Facteurs démographiques

Les tendances démographiques influent également beaucoup sur la demande à long terme de véhicules et la composition des ventes par segment du marché. Au cours des années 80, la hausse de la demande globale de véhicules automobiles sera stimulée par la croissance régulière des premiers acheteurs de voitures neuves (tranche d'âges de 25 à 44 ans). Cependant, les tendances démographiques à long terme, notamment l'entrée continue des femmes dans la population active et la réduction de la taille du ménage moyen modifieront probablement la composition globale des ventes de voitures, qui comprendront un plus grand nombre de petites voitures et de voitures de luxe.

PRÉVISIONS RELATIVES AU MARCHÉ CANADIEN

Après une reprise rapide au cours des trois dernières années, le marché des voitures de tourisme au Canada devrait croître au rythme de 1 à 2 p. 100 pendant la période 1986-1988. Voici les prévisions établies par divers organismes et établissements relativement aux ventes d'automobiles sur le marché canadien pour la période 1986-1990 :

TABLEAU 16

PRÉVISIONS DE VENTES DE VOITURES DE TOURISME AU CANADA
(en milliers d'unités)

	1986	1987	1988	1989	1990
Chase	1 058	1 012	1 037	1 037	1 060
Data Resources Inc.	1 051	1 007	950	918	961
Banque Royale	1 020	1 057	-	-	-
Banque de Commerce	1 080	1 040	-	-	-

D'après les prévisions ci-dessus, les ventes de voitures de tourisme au Canada devraient être inférieures à 1,1 million d'unités en 1986. Un léger

resserrement du marché est prévu en 1987-1988, étant donné le ralentissement mineur de l'économie attendu, mais les ventes de voitures devraient atteindre tout de même le million d'unités. Le marché devrait demeurer ferme mais relativement stagnant pendant le reste des années 80.

PERSPECTIVES DES CONSTRUCTEURS CANADIENS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Les mesures adoptées par l'industrie ont contribué à abaisser les seuils de rentabilité de 40 p. 100 depuis 1979. Cette réalisation, accompagnée d'une reprise des ventes et des restrictions sur les importations de voitures japonaises, a permis aux fabricants nord-américains de véhicules de retrouver le chemin de la rentabilité, de payer leurs dettes et de reconstituer leurs capitaux.

Au cours de la période 1983-1985, les trois grands constructeurs d'automobiles du Canada ont réalisé des profits de 3,5 milliards de dollars. Ce niveau de rentabilité devrait leur permettre de satisfaire leurs besoins de capitaux d'investissement et de faire face à la concurrence à long terme. Cependant, il est douteux qu'ils puissent soutenir le niveau de rentabilité actuel pendant les quelques prochaines années. Le souci le plus immédiat de l'industrie de l'automobile est la nécessité de réduire l'avantage en matière de coûts dont bénéficient les fabricants japonais dans la production des petites voitures. Pour relever ce défi, les trois grands de l'automobile aux États-Unis ont mis au point d'ambitieuses stratégies de production à long terme. Les programmes Saturn de GM, Alpha de Ford et Liberty de Chrysler visent à surmonter leurs désavantages en terme de coûts par rapport aux fabricants japonais de petites voitures.

Vu la concurrence féroce qui s'exerce, les fabricants nord-américains risquent fort de perdre encore une part du marché nord-américain. Le succès qu'auront les fabricants traditionnels d'automobiles du continent dans le secteur des petites voitures aura une grande portée sur l'avenir de leur industrie.

PERSPECTIVES DES FOURNISSEURS

Les fournisseurs de pièces d'automobiles du Canada font face aux mêmes pressions et aux mêmes risques que les fabricants d'automobiles pour s'accaparer une part du nouveau marché international. Tout en offrant de nouvelles possibilités à l'industrie des pièces d'automobiles, la réorganisation de l'industrie de l'automobile a, simultanément, exigé des fabricants de pièces d'importants investissements dans de nouveaux produits et procédés.

Le recours accru des fabricants d'automobiles à des fournisseurs étrangers plutôt qu'à la production intérieure devrait se poursuivre, étant donné leur volonté constante de réduire les coûts de production. Ce mouvement pourrait offrir aux moyennes et aux grandes entreprises indépendantes de bonnes occasions de prendre de l'expansion et de réaliser des économies. Les fabricants de véhicules offrent aux fournisseurs des contrats à long terme pour obtenir que ceux-ci réalisent les lourds investissements requis. Cependant, certaines petites entreprises ne possédant pas les fonds nécessaires pour ces investissements pourraient se voir acculer à la fermeture.

A mesure que les Japonais continueront de déployer des efforts pour implanter de nouveaux centres de production en Amérique du Nord, les fabricants nord-américains de pièces perdront d'importants contrats en raison de la diminution de la part du marché détenue par les constructeurs traditionnels d'automobiles nord-américains. Ces fabricants asiatiques importeront une part importante de leurs pièces des sociétés mères, et de nombreux fournisseurs japonais de pièces ont déjà suivi les fabricants japonais d'automobiles aux Etats-Unis.

Dans ce contexte, les fabricants nord-américains de pièces devront adopter une stratégie visant à établir des coentreprises avec des fabricants étrangers de pièces, et à prévoir des transferts technologiques et des accords de coparticipation. Qui plus est, ils devront satisfaire les critères de qualité plus élevés établis par les fabricants de véhicules et améliorer leur compétitivité à l'échelle internationale pour pouvoir saisir ces nouveaux marchés.

ANNEXE STATISTIQUE
TABLE DES MATIÈRES

1. Ventes

1.1 Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis, 1970-1985 60
1.2 Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille, 1970-1985 61
1.3 Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille, 1970-1985 62
1.4 Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine, 1964-1985 63
1.5 Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine, 1964-1985 64
1.6 Immatriculations de véhicules automobiles au Canada, 1980-1984 . 65
1.7 Dix principaux constructeurs de véhicules au monde selon la production totale, 1984 66
1.8 Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs automobiles 67
1.9 Consommation de pièces d'automobiles par les constructeurs 68

2. Livraisons

2.1 Valeur des livraisons dans les industries canadienne et américaine de l'automobile, 1973-1983 70

3. Production

3.1 Production nord-américaine de véhicules automobiles 72
3.2 Production canadienne de camions, 1975-1985 73
3.3 Production américaine de camions, 1975-1985 74

4. Investissements

4.1 Dépenses d'investissement en capital par les industries canadienne et américaine de l'automobile, 1973-1985 . 76

5. Données sur le commerce et le Pacte de l'automobile

5.1 Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile 78
5.2 Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile, 1968-1985 79
5.3 Commerce Canada - États-Unis dans le cadre et en dehors de l'Accord commercial sur les produits de l'automobile, 1974-1983 80
5.4 Rapport entre le déséquilibre commercial au sujet de l'Accord canado-américain de l'industrie de l'automobile et la valeur ajoutée au Canada dans la production domestique, en pourcentage du coût des ventes, 1966-1985 81

5.5 Ratios entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant au Pacte de l'automobile, au Canada, 1971-1985 82
5.6 Valeur réelle ajoutée au Canada (VAC), en pourcentage du coût des ventes, comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile, 1975-1985 83
5.7 Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens 84
5.8 Industrie de l'automobile, transactions choisies de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis, 1981-1984 85
5.9 Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits ad valorem de la nation la plus favorisée, articles tarifaires 43803-1, 61815-1 87

6. Emploi

6.1 Emplois liés à l'industrie de l'automobile au Canada, 1964-1985 89
6.2 Emplois liés à l'industrie de l'automobile aux États-Unis, 1972-1985 90
6.3 Ventilation des établissements producteurs de pièces d'automobiles du Canada par nombre d'employés, 1984 .. 92

7. Usines d'assemblage de véhicules et de fabrication de pièces au Canada

7.1 Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles et de fabrication de pièces au Canada 93
7.2 Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada 95

N.B. : En raison de la diversité des sources qui ont permis de dresser ces tableaux statistiques, les totaux peuvent ne pas concorder. Les écarts sont attribuables aux diverses méthodes utilisées pour obtenir les différentes statistiques.

1. VENTES

TABLEAU 1.1

Ventes au détail de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis 1970-1985 (en milliers d'unités)

	AUTOMOBILES			CAMIONS			
Année	Nord-américaines	Importées d'outre-mer	Total	Nord-américaines	Importés d'outre-mer	Total	Nombre total de véhicules
1. CANADA							
1970	497	143	640	125	9	134	774
1971	592	188	780	147	13	160	940
1972	654	205	859	190	17	207	1 066
1973	783	188	971	235	20	256	1 227
1974	797	146	943	288	19	307	1 249
1975	836	154	989	310	17	327	1 317
1976	793	153	946	331	14	345	1 291
1977	798	194	991	338	16	354	1 345
1978	816	173	989	364	13	377	1 366
1979	863	140	1 003	381	12	393	1 396
1980	741	191	932	312	22	334	1 266
1981	647	257	904	251	36	287	1 191
1982	489	224	713	167	40	207	920
1983	625	218	843	193	45	238	1 081
1984	725	246	971	274	39	313	1 284
1985	795	342	1 137	345	48	393	1 530

Source : Statistique Canada.

	AUTOMOBILES			CAMIONS			
Année	Nord-américaines	Importées d'outre-mer	Total	Nord-américaines	Importés d'outre-mer	Total	Nombre total de véhicules
2. ÉTATS-UNIS							
1970	7 120	1 285	8 405	1 746	65	1 811	10 216
1971	8 681	1 570	10 251	2 011	85	2 096	12 347
1972	9 327	1 623	10 950	2 486	143	2 632	13 575
1973	9 676	1 763	11 439	2 916	228	3 144	14 583
1974	7 454	1 413	8 867	2 512	171	2 683	11 550
1975	7 053	1 587	8 640	2 249	231	2 480	11 120
1976	8 611	1 498	10 109	2 944	237	3 181	13 290
1977	9 109	2 075	11 184	3 353	323	3 676	14 860
1978	9 312	2 000	11 312	3 776	337	4 113	15 425
1979	8 328	2 300	10 628	3 000	500	3 500	14 128
1980	6 578	2 398	8 976	2 002	484	2 486	11 462
1981	6 206	2 324	8 530	1 852	448	2 300	10 830
1982	5 757	2 222	7 979	2 151	410	2 561	10 540
1983	6 795	2 386	9 181	2 588	464	3 052	12 233
1984	7 951	2 439	10 390	3 484	607	4 091	14 481
1985	8 205	2 834	11 038	3 912	766	4 678	15 716

Source : La Société des fabricants de véhicules à moteur et les rapports Ward.

TABLEAU 1.2

Ventes d'automobiles nord-américaines au Canada selon la taille
1970-1985
(unités)

Année	Mini-compactes	% total	Compactes	% total	Intermédiaires	% total	Grosses voitures	% total	Voitures de luxe	% total	Total des ventes
1970	8 882	1,80	101 192	20,46	156 136	31,57	214 785	43,43	13 556	2,74	494 551
1971	38 616	6,85	108 280	19,22	158 687	28,16	234 656	41,64	23 259	4,13	563 498
1972	45 645	7,41	132 550	21,51	185 856	30,16	206 830	33,57	45 308	7,35	616 189
1973	81 739	10,89	164 783	21,96	233 914	31,18	213 909	28,51	55 927	7,45	750 272
1974	89 969	11,61	183 062	23,63	239 003	30,85	209 102	26,99	53 600	6,92	774 736
1975	74 552	10,29	185 894	25,66	229 364	31,66	222 581	30,73	11 963	1,65	724 354
1976	70 483	8,89	245 047	30,91	249 235	31,44	215 451	27,18	12 502	1,58	792 718
1977	56 060	7,03	245 805	30,81	266 784	33,44	214 287	26,86	14 775	1,85	797 711
1978	96 154	11,80	248 046	30,43	263 448	32,32	191 113	23,44	16 435	2,02	815 196
1979	152 432	17,67	236 832	27,46	243 132	28,19	203 388	23,58	26 738	3,10	862 522
1980	140 214	18,92	228 745	30,86	205 813	27,77	148 145	19,99	18 350	2,48	741 267
1981	136 696	21,45	198 078	31,08	184 443	28,94	105 406	16,54	12 604	1,98	637 227
1982	156 874	32,36	124 944	25,78	145 237	29,96	50 705	10,46	6 959	1,44	484 719
1983	205 942	33,56	135 226	22,04	197 672	32,21	66 016	10,76	8 817	1,44	613 673
1984	235 429	33,01	178 527	25,03	206 740	28,99	79 030	11,08	13 531	1,90	713 257
1985	237 047	30,22	202 286	25,88	245 966	31,47	79 961	10,23	16 567	2,12	781 827

Source : SFVM.

TABLEAU 1.3

Ventes d'automobiles nord-américaines aux États-Unis selon la taille
1970-1985
(unités)

Année	Mini-compactes	% total	Compactes	% total	Intermédiaires	% total	Grosses voitures	% total	Voitures de luxe	% total	Total des ventes
1970	138 259	1,93	1 157 250	16,18	2 434 906	34,04	3 033 092	42,40	389 280	5,44	7 152 787
1971	721 814	8,74	1 174 090	14,21	2 330 502	28,20	3 500 140	42,36	536 890	6,50	8 263 436
1972	809 014	9,75	1 267 350	15,27	2 360 920	28,45	3 332 215	40,15	529 277	6,38	8 298 776
1973	1 072 440	11,09	1 687 379	17,45	2 909 511	30,09	3 258 475	33,70	741 884	7,67	9 669 689
1974	791 901	10,63	1 557 854	20,91	2 539 193	34,09	2 016 375	27,07	543 598	7,30	7 448 921
1975	1 167 393	17,27	1 678 500	24,83	1 974 772	29,21	1 587 852	23,49	352 395	5,21	6 760 912
1976	1 041 050	12,10	2 436 219	28,31	2 845 207	33,06	1 898 857	22,06	385 240	4,48	8 606 573
1977	994 936	10,93	2 364 838	25,97	3 009 209	33,05	2 276 561	25,00	458 910	5,04	9 104 454
1978	1 209 320	13,20	2 224 380	24,28	3 007 774	32,84	2 137 160	23,33	581 547	6,35	9 160 181
1979	1 762 050	21,42	1 936 150	23,54	2 334 500	28,38	1 708 790	20,77	483 936	5,88	8 225 426
1980	1 670 721	25,40	1 674 755	25,46	1 835 799	27,91	1 075 267	16,35	321 710	4,89	6 578 252
1981	1 661 401	26,77	1 523 044	24,54	1 741 694	28,07	951 534	15,33	328 183	5,29	6 205 856
1982	1 738 589	30,20	1 104 083	19,18	1 618 078	28,11	928 467	16,13	367 441	6,38	5 756 658
1983	2 034 807	29,95	924 639	13,61	2 247 042	33,07	1 157 519	17,04	431 292	6,35	6 795 299
1984	2 306 206	29,00	1 309 390	16,47	2 457 048	30,90	1 232 368	15,50	646 511	8,13	7 951 523
1985	1 296 863	15,81	2 562 588	31,24	2 463 556	30,03	1 077 308	13,14	804 389	9,81	8 204 704

Source : Immatriculations pour les années 1964 à 1975 (les chiffres sont inférieurs à ce qu'ils devraient être, car des rapports incomplets ont été fournis par certains États).
Ventes au détail pour 1976 et les années suivantes - Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 1.4

Ventes de voitures de tourisme neuves au Canada selon l'origine
1964-1985
(unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines Nombre	%	Importées Total	%	Japonaises Nombre	%
1964	616 759	550 823	89,3	65 936	10,7	-	-
1965	708 716	633 641	89,4	75 075	10,6	2 834	0,4
1966	694 820	626 986	90,2	67 834	9,8	2 742	0,4
1967	679 435	605 049	89,1	74 386	10,9	5 617	0,8
1968	741 915	637 393	85,9	104 522	14,1	15 859	2,1
1969	760 803	638 270	83,9	122 533	16,1	39 033	5,1
1970	640 360	497 185	77,7	143 175	22,3	65 569	10,2
1971	780 762	592 319	75,9	188 443	24,1	106 552	13,7
1972	858 959	653 933	76,1	205 026	23,9	116 860	13,6
1973	970 828	782 914	80,6	187 914	19,4	111 467	11,5
1974	942 797	796 840	84,5	145 957	15,5	87 609	9,3
1975	989 280	835 679	84,5	153 601	15,5	95 772	9,7
1976	946 488	793 201	83,8	153 287	16,2	101 558	10,7
1977	991 398	797 752	80,5	193 646	19,5	134 900	13,6
1978	988 890	815 994	82,5	172 896	17,5	113 166	11,4
1979	1 003 008	863 554	86,1	139 454	13,9	79 879	8,0
1980	932 060	740 767	79,5	191 293	20,5	138 107	14,8
1981	904 195	646 942	71,6	257 253	28,4	207 639	23,0
1982	713 481	489 435	68,6	224 046	31,4	178 174	25,0
1983	843 318	625 088	74,1	218 230	25,9	176 525	20,9
1984	971 210	724 932	74,6	246 278	25,4	171 204	17,6
1985	1 137 216	794 965	69,9	342 251	30,1	199 221	17,5

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 1.5

Ventes de voitures de tourisme neuves aux États-Unis selon l'origine
1964-1985
(unités)

Année	Total des ventes	Nord-américaines Nombre	%	Importées Total*	%	Japonaises Nombre*	%
1964	8 100 865	7 616 734	94,0	484 131	6,0	s/o	-
1965	9 232 504	8 763 219	94,9	469 285	5,1	18 067	0,2
1966	8 978 657	8 377 425	93,3	601 232	6,7	40 183	0,5
1967	8 286 472	7 567 884	91,3	718 588	8,7	69 188	0,8
1968	9 610 257	8 624 820	89,7	985 437	10,3	109 586	1,2
1969	9 545 295	8 464 375	88,7	1 080 920	11,3	189 160	2,0
1970	8 364 950	7 115 537	85,1	1 249 413	14,9	312 777	3,7
1971	10 209 375	8 676 284	85,0	1 533 091	15,0	578 977	5,7
1972	10 907 503	9 321 502	85,5	1 586 001	14,6	628 918	5,8
1973	11 402 261	9 669 689	84,8	1 732 572	15,2	742 621	6,5
1974	8 838 244	7 448 921	84,3	1 389 323	15,7	592 113	6,7
1975	8 614 524	7 050 120	81,8	1 564 404	18,2	807 931	9,4
1976	10 097 692	8 606 573	85,2	1 491 119	14,8	931 182	9,2
1977	11 168 708	9 104 454	81,5	2 064 254	18,5	1 399 338	12,5
1978	11 300 477	9 307 563	82,4	1 992 914	17,6	1 414 260	12,5
1979	10 647 442	8 328 055	78,2	2 319 387	21,8	1 833 927	17,2
1980	8 978 584	6 578 252	73,3	2 400 332	26,7	1 908 413	21,3
1981	8 533 135	6 205 856	72,7	2 327 279	27,3	1 858 896	21,8
1982	7 978 872	5 756 658	72,2	2 222 214	27,9	1 801 481	22,6
1983	9 182 071	6 795 299	74,0	2 386 772	26,0	1 915 621	20,9
1984	10 390 815	7 951 523	76,5	2 439 292	23,5	1 906 204	18,3
1985	11 038 423	8 204 704	74,3	2 833 719	25,7	1 217 860	20,2

* Les importations incluent les importations captives de 1980 et des années suivantes.

Source : Ward.

TABLEAU 1.6

Immatriculations de véhicules automobiles au Canada
1980-1984

	1980	1981	1982	1983	1984
Automobiles	10 255 511	10 199 388	10 530 355	10 731 520	10 780 667
Camions et camions tracteurs	2 902 730	3 137 987	3 239 341	3 307 746	3 046 889
Autobus	52 569	54 210	54 065	55 226	52 169
Motocyclettes	388 680	406 871	431 453	466 411	470 445
Autres	117 662	53 026	55 503	58 706	56 302
TOTAL	13 717 152	13 851 482	14 310 717	14 619 609	14 406 472

Source : Statistique Canada.

Les statistiques sur les immatriculations de véhicules automobiles figurant dans ce tableau ont été obtenues des 12 gouvernements provinciaux et territoriaux, chacun d'entre eux ayant son propre système d'immatriculation. Bien que chacun de ces systèmes puisse être complet et logique, les distinctions entre les différents territoires et provinces posent de sérieux problèmes à quiconque tente d'utiliser un total national.

Pour chaque province et territoire, les chiffres représentent le nombre total de véhicules immatriculés en une année complète ou partielle. Cependant, il y a dédoublement lorsque des véhicules sont immatriculés dans plus d'une province ou territoire durant une même année. Le questionnaire de Statistique Canada demandait des rapports de transfert séparés des provinces et territoires mais seules la Nouvelle-Écosse et la Colombie-Britannique ont été en mesure de fournir ces données et aucun ajustement n'a donc pu être fait. Une analyse de ces rapports indique que moins de 1,7 p. 100 des immatriculations de véhicules automobiles sont des transferts d'autres provinces et territoires.

Depuis 1980, les renseignements venant de la province du Québec concernant l'immatriculation sont fondés sur le compte du nombre de véhicules en circulation. Pour les années précédentes, les données compilées pour le Québec reposaient sur le nombre des transactions d'immatriculations. Cependant, comme le numéro d'immatriculation au Québec change chaque fois qu'un véhicule est vendu (contrairement aux neuf autres provinces où la plaque d'immatriculation suit le véhicule), le nombre des transactions tend à dépasser le nombre de véhicules en circulation dans cette province.

TABLEAU 1.7

Dix principaux constructeurs de véhicules au monde selon la production totale 1984

Entreprise	Production totale (unités)
1. General Motors - É.-U.	8 070 647
2. Ford Motor - É.-U.	5 348 906
3. Toyota - Japon	3 482 727
4. Nissan - Japon	2 727 568
5. Volkswagen - Allemagne de l'Ouest	2 135 346
6. Renault - France	1 983 217
7. Chrysler - É.-U.	1 884 882
8. Peugeot - France	1 747 740
9. Uaz - U.R.S.S.	1 675 000
10. Fiat - Italie	1 528 910

Nota : Comprend la production des usines situées à l'extérieur du pays où se trouve la société mère.

Source : Motor Vehicle Manufacturers Association (MVMA) des États-Unis, World Motor Vehicle Data 1984.

Données compilées par la MVMA à partir de diverses sources étrangères. Les renseignements proviennent de rapports publiés par de nombreuses associations de constructeurs à l'extérieur des États-Unis et d'un certain nombre d'autres sources jugées valides. Par conséquent, et en raison des nombreux facteurs complexes qui interviennent dans la détermination du classement des constructeurs dans le monde entier, la MVMA n'assume pas la responsabilité de la classification établie ci-dessus.

TABLEAU 1.8

Ventilation à l'échelle internationale de l'approvisionnement en pièces d'équipement d'origine des cinq grands constructeurs automobiles (en millions de dollars canadiens)

Année-modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux Etats-Unis	Colonne (a) moins colonne (b)
	(a)	(b)	(c)
1965	17,4	522,2	- 504,8
1966	163,7	599,5	- 435,8
1967	209,0	716,1	- 507,1
1968	356,3	1 008,5	- 652,2
1969	406,8	1 298,7	- 891,9
1970	453,6	1 153,3	- 699,7
1971	639,0	1 428,1	- 789,1
1972	763,2	1 556,4	- 793,2
1973	801,7	1 804,0	-1 002,3
1974	713,0	2 083,2	-1 370,2
1975	796,7	2 209,1	-1 412,4
1976	1 165,6	2 772,2	-1 606,6
1977	1 520,6	3 365,8	-1 845,2
1978	2 222,0	s/o	s/o
1979	2 361,7	4 702,8	-2 341,1
1980	1 604,1	3 991,7	-2 387,6
1981	2 118,7	4 957,2	-2 838,5
1982	2 891,7	5 374,2	-2 482,5
1983	2 360,0	5 918,0	-3 558,0
1984	3 959,6	7 813,4	-3 853,8
1985	4 620,7	8 489,6	-3 868,9

Année-modèle	Achats américains auprès des fournisseurs-maison au Canada	Achats canadiens auprès des fournisseurs-maison aux Etats-Unis	Colonne (a) moins colonne (b)
1965	74,3	236,4	- 162,1
1966	112,3	279,8	- 167,5
1967	172,1	304,6	- 132,5
1968	327,4	405,2	- 77,8
1969	430,9	485,5	- 54,6
1970	487,3	505,4	- 18,1
1971	574,5	484,4	90,1
1972	699,3	558,9	140,4
1973	888,4	748,8	139,6
1974	771,4	846,9	- 75,5
1975	875,8	1 051,1	- 175,3
1976	1 221,6	1 283,5	- 61,9
1977	1 530,0	1 519,9	10,1
1978	1 537,8	s/o	s/o
1979	1 812,0	1 560,0	25,2
1980	1 253,4	1 226,1	27,3
1981	1 385,1	1 450,7	- 65,6
1982	1 476,9	1 843,8	- 366,9
1983	1 922,1	2 067,4	- 145,3
1984	2 616,7	3 034,2	- 417,5
1985	3 381,4	3 871,4	- 490,0

Note : Les achats canadiens ne servent qu'à l'assemblage des véhicules au Canada. Ces chiffres ne comprennent pas les pièces importées en vue d'une fabrication ultérieure, ni les pièces importées pour être réexportées sous forme de pièces ou de véhicules démontés.

Source : Données compilées à partir des réponses fournies par les entreprises à l'enquête Reisman (1965-1977) et des rapports des entreprises faits aux fins du Pacte de l'automobile (1979-1985). Les rapports associés au Pacte de l'automobile ne fournissent pas de données pour 1978.

TABLEAU 1.9

Consommation de pièces d'automobiles par les constructeurs (en millions de dollars canadiens)

Année	Canada	Aux États-Unis	Canada en tant que % du total
1972	3 239,2	32 483,2	9,1
1973	3 843,1	38 460,1	9,1
1974	4 314,1	34 338,1	11,2
1975	4 967,6	37 010,7	11,8
1976	6 090,8	48 796,2	11,1
1977	7 096,8	64 334,4	9,9
1978	8 378,8	76 966,0	9,8
1979	8 975,2	79 076,1	10,2
1980	8 752,3	64 364,5	12,0
1981	9 823,4	73 347,4	11,8
1982	10 597,8	-	-

Source : Statistique Canada, U.S. Department of Commerce et AFPAC.

2. LIVRAISONS

TABLEAU 2.1

Valeur des livraisons dans les industries canadienne et américaine de l'automobile 1973-1983 (en millions de dollars)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*
CANADA											
323 Constructeurs de véhicules automobiles	4715,8	5381,9	6024,4	7276,1	8610,4	10070,1	10724,4	10071,1	11402,8	12343,6	15590,7
3241 Fabricants de carrosseries de camions	143,2	178,3	197,2	194,4	188,6	207,6	281,2	316,5	372,5	311,9	282,7
3243 Fabricants de remorques commerciales	108,9	138,4	117,0	110,3	151,8	218,5	313,3	301,9	259,1	171,5	166,7
TOTAL PARTIEL	4967,9	5698,6	6338,6	7580,8	8950,8	10496,2	11318,9	10689,5	12034,4	12827,0	16040,1
325 Fabricants de pièces et d'accessoires d'automobiles	2304,6	2281,1	2325,8	3112,3	3790,2	4692,0	4472,8	3609,7	4358,4	5059,7	8357,9
188 Accessoires en tissu pour l'automobile	229,3	229,0	227,1	305,5	348,6	427,7	424,6	424,5	520,9	479,2	-
TOTAL PARTIEL	2533,9	2510,1	2552,9	3417,8	4138,8	5119,7	4897,4	4034,2	4879,3	5538,9	8357,9
TOTAL	7501,8	8208,7	8891,5	10998,6	13089,6	15615,9	16216,3	14723,7	16913,7	18365,9	24398,0
ÉTATS-UNIS											
3711 Carrosseries de véhicules automobiles et de voitures de tourisme	50227,7	43868,5	45340,2	62717,4	76517,8	84900,9	85147,4	66257,4	74273,1	70739,7	95930,8
3713 Carrosseries de camions et d'autobus**	1595,8	1471,3	1739,9	2342,4	3329,1	2292,5	2355,4	2123,1	2314,9	2510,9	2833,6
3715 Remorques de camion	1369,5	1636,9	921,6	1297,3	1910,1	2498,0	3088,2	2435,8	2206,2	1773,3	2171,6
TOTAL PARTIEL ($ US)	53193,0	46976,7	48001,7	66357,1	81757,0	89691,4	90591,0	70816,3	78794,2	75023,9	100936,0
3714 Pièces et accessoires d'automobiles	21606,5	21656,0	22030,1	29024,4	35750,8	40199,7	39807,2	32881,2	37080,9	36293,1	44415,4
3465 Pièces d'automobiles embouties	6085,9	6103,0	6116,2	8070,5	9739,2	10697,6	10425,9	8497,3	8960,7	8777,4	11176,4
3592 Carburateurs, pistons, segments	1017,6	977,3	1009,0	1256,3	1400,6	1608,5	1904,1	1838,8	2130,9	2224,5	2485,0
3647 Équipement d'éclairage pour véhicules	577,4	598,0	590,6	771,1	908,5	1057,2	1061,5	876,0	956,3	1013,6	1282,1
3694 Équipement électrique de moteur	2343,0	2388,1	2427,6	3100,3	3647,2	4097,9	4124,3	3684,3	4071,0	3464,3	4212,4
2396 Garnitures intérieures d'automobile	1289,4	1234,4	1283,1	1658,5	2166,3	2280,8	2287,4	1939,5	2286,1	2130,8	2723,0
TOTAL PARTIEL ($ US)	32919,8	32956,8	33456,6	43881,1	53612,6	59941,7	59610,4	49717,1	55485,9	53903,7	66294,3
TOTAL ($ US)	86112,8	79933,5	81458,3	110238,2	135369,6	149633,1	150201,4	120533,4	134280,1	128927,6	167230,3
TOTAL ($ CAN)	86121,4	78175,0	82867,5	108705,9	143965,6	170611,7	175960,9	140903,5	161001,8	170210,2	206094,6
TOTAL - AMÉRIQUE DU NORD ($ CAN)	93623,2	86383,7	91759,0	119704,5	157055,2	186227,6	192177,2	155627,2	177915,5	195507,8	230492,6
CANADA en tant que % du TOTAL	8,02	9,50	9,69	9,19	8,33	8,39	8,44	9,46	9,51	12,9	10,6

* Tel que rapporté par SIC en 1980
** Revisé en 1977. Exclut les roulottes automobiles.

Source : Statistique Canada, le département du Commerce des É.-U. et APMA.

3. PRODUCTION

TABLEAU 3.1

Production nord-américaine de véhicules automobiles
(en milliers d'unités)

Année	Canada		États-Unis		Amérique du Nord Total	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
1965	846	7,1	11 114	92,9	11 960	100,0
1966	902	8,0	10 363	92,0	11 265	100,0
1967	947	9,5	8 992	90,5	9 939	100,0
1968	1 180	9,8	10 794	90,2	11 974	100,0
1969	1 353	11,7	10 182	88,3	11 535	100,0
1970	1 193	12,6	8 263	87,4	9 456	100,0
1971	1 373	11,4	10 650	88,6	12 023	100,0
1972	1 474	11,5	11 297	88,5	12 771	100,0
1973	1 575	11,1	12 663	88,9	14 238	100,0
1974	1 564	13,5	9 984	86,5	11 548	100,0
1975	1 442	13,9	8 965	86,1	10 407	100,0
1976	1 647	12,5	11 486	87,5	13 133	100,0
1977	1 775	12,3	12 699	87,7	14 474	100,0
1978	1 818	12,4	12 895	87,6	14 713	100,0
1979	1 632	12,4	11 475	87,6	13 107	100,0
1980	1 374	14,6	8 010	85,4	9 384	100,0
1981	1 280	13,9	7 941	86,1	9 221	100,0
1982	1 236	15,0	6 985	85,0	8 221	100,0
1983	1 502	13,9	9 226	86,1	10 728	100,0
1984	1 830	14,4	10 924	85,6	12 754	100,0
1985	1 930	14,2	11 648	85,8	13 578	100,0

Source : Ward's Automotive Reports.

TABLEAU 3.2

Production canadienne de camions
(unités)
1975-1985

Année	Légers	Pourcentage du total	Moyens et lourds	Pourcentage du total	Total
1975	367 142	94,74	20 397	5,26	387 539
1976	482 807	96,45	17 753	3,55	500 560
1977	576 297	95,64	26 263	4,36	602 560
1978	629 743	95,99	26 316	4,01	656 059
1979	606 936	95,59	27 980	4,41	634 916
1980	506 274	95,97	21 248	4,03	527 522
1981	480 172	96,65	16 650	3,35	496 822
1982	434 138	96,94	13 682	3,06	447 820
1983	539 386	98,53	8 051	1,47	547 437
1984	793 873	97,81	17 849	2,19	811 722
1985	834 467	97,46	21 711	2,54	856 178

Source : AFVM.

TABLEAU 3.3

Production américaine de camions
1975-1985
(unités)

Année	Légers	% du total	Moyens	% du total	Lourds	% du total	Total
1975	1 945 498	85,62	200 271	8,82	126 391	5,56	2 272 160
1976	2 637 314	88,53	198 726	6,67	143 009	4,80	2 979 049
1977	3 048 767	88,80	203 653	5,93	180 809	5,27	3 433 229
1978	3 263 122	88,04	224 379	6,05	218 749	5,91	3 706 250
1979	2 608 076	85,89	189 477	6,24	239 153	7,88	3 036 706
1980	1 386 523	83,16	100 088	6,00	180 672	10,84	1 667 283
1981	1 445 403	84,98	88 666	5,21	166 839	9,81	1 700 908
1982	1 720 532	90,30	49 224	2,58	135 684	7,12	1 905 440
1983	2 096 297	86,47	126 548	5,22	201 459	8,31	2 424 304
1984	2 769 275	90,05	67 805	2,21	238 245	7,74	3 075 325
1985	3 045 990	90,74	78 279	2,33	232 636	6,93	3 356 906

Source : Ward's Automotive Yearbook.

4. INVESTISSEMENTS

TABLEAU 4.1

Dépenses d'investissement en capital par les industries canadienne et américaine de l'automobile
1973-1985
(en millions de dollars canadiens)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
CANADA													
Constructeurs de véhicules automobiles	43,2	73,5	61,0	59,6	152,5	83,6	111,4	136,4	272,9	203,1	463,2	256,1	713,6
Fabricants de carrosseries de camions	17,6	31,2	18,5	23,3	24,1	15,4	41,7	47,2	32,2	33,6	12,6	12,6	8,9
TOTAL PARTIEL	60,8	104,7	79,5	82,9	176,6	99,0	153,1	183,6	305,1	236,7	475,8	268,7	722,5
Pièces et accessoires d'automobiles	78,7	119,9	81,2	62,5	109,6	203,9	330,9	780,9	666,5	188,5	140,5	171,1	332,1
TOTAL	139,5	224,6	160,7	145,5	286,2	302,9	484,0	964,5	971,6	425,2	616,3	439,8	1 054,6
ÉTATS-UNIS													
Carrosseries de véhicules automobiles et de voitures de tourisme	806,0	1020,0	667,0	1032,3	1814,4	2140,0	2232,4	2677,5	5631,9	2922,5	s/o	s/o	s/o
Carrosseries de camions et d'autobus**	29,5	33,7	28,6	30,8	59,7	44,8	56,2	41,7	52,9	63,8	s/o	s/o	s/o
Remorques de camions	28,0	29,0	33,2	14,3	38,6	44,5	43,5	64,5	66,3	46,0	s/o	s/o	s/o
TOTAL PARTIEL	863,5	1082,7	728,8	1077,4	1912,7	2229,3	2332,1	2783,7	5751,1	3032,3	s/o	s/o	s/o
Pièces et accessoires d'automobiles	1033,7	1261,7	1133,7	948,7	1973,9	2801,9	3222,4	3615,7	3968,0	2211,0	s/o	s/o	s/o
Pièces d'automobiles embouties	171,5	220,5	219,5	173,7	310,8	457,7	457,9	713,1	1012,4	573,8	s/o	s/o	s/o
Carburateurs, pistons, segments	73,5	29,0	31,1	38,1	85,0	137,1	136,1	133,1	165,2	130,8	s/o	s/o	s/o
Équipement d'éclairage pour véhicules	33,7	45,6	15,5	21,1	49,1	47,0	59,9	59,7	83,9	54,0	s/o	s/o	s/o
Équipement électrique de moteur	80,9	128,6	52,8	72,3	155,3	196,9	187,1	147,6	188,0	96,7	s/o	s/o	s/o
Garnitures intérieures d'automobiles	26,7	37,7	21,1	20,2	38,4	40,0	44,5	53,8	72,5	50,7	s/o	s/o	s/o
TOTAL PARTIEL	1420,0	1723,1	1473,4	1274,1	2612,5	3680,6	4107,9	4723,0	5490,0	3117,0	s/o	s/o	s/o
TOTAL ÉTATS-UNIS	2283,5	2805,8	2202,2	2351,5	4525,2	5909,9	6440,0	7506,7	11241,1	6149,3	s/o	s/o	s/o
TOTAL AMÉRIQUE DU NORD	2423,0	3030,4	2362,9	2496,9	4811,4	6212,8	6924,0	8471,2	12212,7	6574,5	s/o	s/o	s/o
CANADA en tant que % du total de l'AMÉRIQUE DU NORD													
- Industrie d'assemblage	6,6	8,8	9,8	7,1	8,5	4,3	6,2	6,2	5,0	7,2			
- Industrie des pièces	5,3	6,5	5,2	4,7	4,0	5,2	7,5	14,2	10,8	5,7			
- Total de l'industrie automobile	5,8	7,4	6,8	5,8	5,9	4,9	7,0	11,4	8,0	6,5			

** Révisé en 1977; exclut les roulottes automobiles.
Taux de change : nouveaux taux de change moyens, Revue de la Banque du Canada, 1965-1982.

Source : Statistique Canada et le département de Commerce des É.-U. et APMA.

DONNÉES SUR LE COMMERCE ET LE PACTE DE L'AUTOMOBILE

TABLEAU 5.1

Commerce Canada - outre-mer des produits de l'automobile*
(en millions de dollars canadiens)
1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
EXPORTATIONS CANADIENNES																		
Véhicules automobiles	133	108	141	114	117	126	204	421	427	614	711	558	634	656	440	291	346	216
Pièces	68	91	99	85	88	119	142	180	171	195	314	445	420	556	404	254	280	307
Pneus et chambres à air	3	2	3	4	3	5	5	5	8	7	10	11	31	45	26	18	24	45
Réexportations	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	215	211	252	210	214	258	358	621	615	826	1044	1035	1174	1693	1260	747	824	702
IMPORTATIONS CANADIENNES																		
Véhicules automobiles	177	245	240	374	464	377	450	410	522	592	894	727	1159	1599	1413	1626	2176	3107
Pièces	60	93	130	133	191	212	260	206	231	235	262	365	355	342	379	613	1328	1459
Pneus et chambres à air	10	13	19	27	42	57	70	82	79	110	146	202	208	187	115	128	207	207
TOTAL	247	351	389	534	697	646	780	698	842	937	1302	1294	1722	2128	1907	2367	3711	4773
SOLDES																		
Véhicules automobiles	(44)	(137)	(99)	(260)	(347)	(251)	(246)	11	(95)	22	(183)	(169)	(525)	(943)	(973)	(1345)	(1830)	(2891)
Pièces	8	(2)	(31)	(48)	(103)	(93)	(118)	(26)	(60)	(40)	52	180	65	214	25	(359)	(1048)	(1152)
Pneus et chambres à air	(7)	(11)	(16)	(23)	(39)	(52)	(65)	(77)	(71)	(103)	(136)	(191)	(177)	(142)	(89)	(110)	(183)	(162)
Réexportations	11	10	9	7	6	8	7	10	10	10	9	21	89	436	390	194	174	134
TOTAL	(32)	(140)	(137)	(324)	(483)	(388)	(422)	(82)	(227)	(111)	(258)	(259)	(548)	(435)	(647)	(1620)	(2887)	(4071)

*Les pièces pour véhicules démontés sont parfois incluses dans la catégorie pièces et parfois dans la catégorie véhicules.

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 5.2

Commerce Canada - États-Unis des produits de l'automobile
1968-1985

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
								(en millions de dollars canadiens)										
Importations américaines provenant du Canada*																		
Automobiles	1 204	1 662	1 538	1 943	2 046	2 272	2 540	2 858	3 430	4 032	4 723	4 345	4 452	5 145	7 170	8 973	13 085	15 277
Camions, etc.	399	605	589	593	706	789	868	932	1 344	1 964	2 325	2 364	2 218	3 142	3 946	4 437	5 880	6 442
Pièces	846	1 037	1 127	1 495	1 778	2 172	1 963	2 045	2 942	3 721	4 753	4 489	3 405	4 151	4 902	7 056	10 287	11 512
Pneus et chambres à air	9	5	15	8	23	68	64	68	163	144	192	234	231	286	406	419	598	592
Total	2 458	3 309	3 269	4 039	4 553	5 301	5 435	5 903	7 879	9 861	11 993	11 432	10 306	12 724	16 424	20 885	29 850	33 803
Importations canadiennes provenant des États-Unis																		
Automobiles	809	792	659	960	1 056	1 439	1 621	2 183	2 317	2 834	3 038	3 747	3 388	3 710	2 875	4 886	6 085	8 566
Camions, etc.	189	263	275	361	495	643	896	942	970	1 118	1 322	1 952	1 217	1 347	873	1 129	2 039	2 570
Pièces	1 820	2 307	2 107	2 485	2 907	3 528	3 829	4 425	5 473	6 848	8 092	8 666	7 600	9 230	9 676	11 359	15 446	17 438
Pneus et chambres à air	29	37	24	36	50	92	218	174	115	153	130	155	146	165	147	225	345	264
Total	2 847	3 399	3 065	3 842	4 508	5 702	6 564	7 724	8 874	10 953	12 582	14 520	12 351	14 452	13 571	17 599	23 915	28 838
Soldes																		
Automobiles	395	870	879	983	990	833	919	675	1 113	1 198	1 685	598	1 064	1 435	4 295	4 087	7 000	6 711
Camions, etc.	210	342	314	232	211	146	-28	-10	375	846	1 003	412	1 001	1 795	3 073	3 308	3 841	3 852
Pièces	-974	-1 270	-980	-990	-1 129	-1 356	-1 866	-2 380	-2 531	-3 127	-3 339	-4 177	-4 195	-5 079	-4 774	-4 303	-5 159	-5 926
Pneus et chambres à air	-20	-32	-9	-28	-27	-24	-154	-106	48	-9	62	79	85	121	259	194	253	328
Total	-389	-90	204	197	45	-401	-1 129	-1 821	-995	-1 092	-589	-3 087	-2 045	-1 728	2 853	3 286	5 935	4 965
Exclusion : ajustements rétroactifs à la valeur des pièces importées des États-Unis pour les frais découlant de la fabrication d'outils spéciaux	51	84	95	80	85	93	188	135	151	244	284	234	297	463	479	454	417	454

*On obtient une mesure plus précise du commerce des produits de l'automobile en comparant les statistiques d'importation de chacun des pays. En conséquence, les données sur les exportations canadiennes sont établies à partir des statistiques sur les importations des États-Unis.

TABLEAU 5.3

Commerce Canada - États-Unis dans le cadre et en dehors de l'Accord commercial sur les produits de l'automobile
1974-1983
(en millions de dollars canadiens)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Importations américaines provenant du Canada										
dans ACPA - Véhicules automobiles	3 391,0	3 726,1	4 703,6	5 942,8	6 972,0	6 622,0	6 612,2	8 141,7	11 023,1	12 975,5
- Pièces	1 816,9	1 909,2	2 766,6	3 488,4	4 421,0	4 072,0	3 008,1	3 670,7	4 292,4	6 207,4
- Total partiel	5 207,9	5 635,3	7 470,2	9 431,2	1 393,0	10 694,0	9 620,3	11 812,4	15 315,5	19 182,9
hors ACPA - Véhicules automobiles	14,3	60,5	69,1	51,4	61,0	84,0	56,3	118,7	93,2	55,1
- Pièces	136,1	131,4	174,9	112,7	325,0	417,0	374,0	398,4	602,3	649,9
- Pneus et chambres à air	63,6	68,1	163,7	143,6	191,0	234,0	229,9	239,0	405,4	407,0
- Total partiel	214,0	260,0	407,7	307,7	577,0	735,0	660,2	756,1	1 100,9	1 112,0
Importations canadiennes provenant des États-Unis										
dans ACPA - Véhicules automobiles	2 443,9	3 000,3	3 129,7	3 846,1	4 283,0	5 564,0	4 542,6	4 944,8	3 705,2	5 865,6
- Pièces	3 546,6	4 039,9	4 800,8	6 218,3	7 425,0	7 780,0	6 890,3	8 364,2	9 055,8	10 967,3
- Total partiel	5 990,5	7 040,2	7 930,5	10 064,4	11 708,0	13 344,0	11 432,9	13 309,0	12 761,0	16 832,9
hors ACPA - Véhicules automobiles	108,1	277,6	201,3	206,2	77,0	135,0	148,6	236,2	101,6	200,8
- Pièces	341,4	356,6	578,8	511,7	661,0	879,0	712,6	908,6	722,2	756,4
- Pneus et chambres à air	218,1	172,8	114,4	153,1	130,0	155,0	145,6	136,7	120,5	197,0
- Total partiel	667,6	807,0	894,5	871,0	868,0	1 169,0	1 006,8	1 281,5	944,3	1 154,2
Soldes										
dans ACPA - Véhicules automobiles	947,1	725,8	1 573,9	2 096,7	2 689,0	1 058,0	2 069,6	3 196,9	7 317,9	7 109,9
- Pièces	(1 729,7)	(2 130,7)	(2 034,2)	(2 729,9)	(3 004,0)	(3 708,0)	(3 882,2)	(4 693,5)	(4 763,4)	(4 759,9)
- Total partiel	(782,6)	(1 404,9)	(460,3)	(633,2)	(315,0)	(2 650,0)	(1 812,6)	(1 496,6)	2 554,5	2 350,0
hors ACPA - Véhicules automobiles	(93,8)	(217,1)	(132,2)	(154,8)	(16,0)	(51,0)	(92,3)	(117,5)	(8,4)	(145,7)
- Pièces	(205,3)	(225,2)	(403,9)	(399,0)	336,0	462,0	(338,6)	(510,2)	(119,9)	(106,5)
- Pneus et chambres à air	(154,5)	(104,7)	49,3	(9,5)	61,0	79,0	84,3	102,3	184,9	210,0
- Total partiel	(453,6)	(547,0)	(486,8)	(563,3)	(291,0)	(434,0)	(346,6)	(525,4)	156,6	(42,2)

Source : Compilé à partir des données de la série des " Importations de produits selon les articles tarifaires " de Statistique Canada, et de diverses éditions du rapport du président des États-Unis au Congrès sur le fonctionnement de l'accord canado-américain relatif aux produits de l'industrie de l'automobile.

Les importations en provenance des États-Unis incluent les pièces pour véhicules démontés.

Les valeurs pour 1983 sont provisoires et donc susceptibles de varier.

TABLEAU 5.4

Rapport entre le déséquilibre commercial
au sujet de l'Accord canado-américain de l'industrie de l'automobile
et la valeur ajoutée au Canada dans la production domestique,
en pourcentage du coût des ventes
(1966-1985)

Année	Valeur ajoutée au Canada en pourcentage du coût des ventes au Canada (année-modèle)	Déséquilibre commercial du Canada en % du commerce total dans le cadre du Pacte de l'automobile canado-américain (année civile)
1966	69	-24,7
1967	69	-15,8
1968	72	- 7,8
1969	81	- 1,4
1970	92	4,4
1971	95	3,5
1972	90	1,5
1973	79	- 1,5
1974	71	- 7,0
1975	66	-11,1
1976	67	- 3,0
1977	72	- 3,2
1978	74	- 1,4
1979	64	-11,0
1980	53	- 8,6
1981	62	- 6,0
1982	91	9,1
1983	87	6,5
1984	83	s/o
1985	78	s/o

Source : Ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.5

Ratios* entre la production globale nette et la valeur nette des ventes réalisées par les sociétés participant au Pacte de l'automobile, au Canada
1971-1985

	ANNÉES-MODÈLES														
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
	(en millions de dollars canadiens)														
VÉHICULES AUTOMOBILES															
(Ratio requis : entre 95 et 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	149	125	121	122	122	122	125	130	130	106	123	202	196	173	174
VÉHICULES COMMERCIAUX															
(Ratio requis : de 75 à 100+)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	142	122	115	98	101	113	132	155	127	115	140	238	272	231	192
AUTOBUS															
(Ratio requis : de 85 à 100)															
Ratio de la valeur des ventes nettes atteint (toutes les entreprises)	120	119	97	102	114	98	105	163	183	199	273	213	243	312	324

*Le ratio valeur de production nette/valeur des ventes nettes est le rapport de la valeur totale de la production des véhicules canadiens et de la valeur des ventes nettes totales de véhicules pour toutes les entreprises participant au Pacte de l'automobile.

Source : Compilé à partir des rapports des entreprises participant au Pacte de l'automobile présentés au ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.6

Valeur réelle ajoutée au Canada, en pourcentage du coût des ventes, comparativement aux engagements de VAC de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile 1975-1985

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
	(en millions de dollars canadiens)										
Coût des ventes de véhicules au Canada de tous les fabricants participant au Pacte de l'automobile (année-modèle)	4 545	5 345	6 001	6 727	8 554	8 757	8 659	6 327	6 752	10 281	13 022
Total de la valeur ajoutée au Canada produite (année-modèle)	2 987	3 606	4 337	4 951	5 491	4 659	5 368	5 759	5 847	8 504	10 210
Différence entre le coût des ventes et la VAC produite	1 558	1 739	1 664	1 776	3 063	4 020	3 235	568	905	1 777	2 812
VAC totale réalisée en pourcentage de la VAC produite	66	67	72	74	64	53	62	91	87	83	78
VAC totale déclarée par tous les fabricants, en pourcentage du coût des ventes de véhicules	61	61	60	59	58	57	58	59	60	60	60

Source : Rapports des compagnies participant au Pacte de l'automobile présentés au ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.7

Total de la valeur ajoutée au Canada, selon les catégories de production, pour les quatre principaux constructeurs canadiens

Année	VAC non-pièces, production de véhicules	VAC pièces, production de véhicules	VAC, pièces d'équipement d'origine exportées	VAC totale produite	VAC pièces en pourcentage de la VAC totale
	(en milliers de dollars canadiens)				
	a	b	c	d = a+b+c	(b+c)/d
1964	319 294	429 687	36 496	785 477	59,4
1965	379 532	575 750	100 097	956 229	60,3
1966	398 154	537 554	198 943	1 134 651	64,9
1967	360 716	481 780	302 669	1 145 165	68,5
1968	418 490	493 666	444 895	1 357 051	69,2
1969	473 920	559 537	587 509	1 620 966	70,8
1970	482 821	509 910	650 575	1 643 306	70,6
1971	524 922	457 094	728 149	1 710 165	69,3
1972	564 178	562 676	879 228	2 006 082	71,9
1973	657 787	603 624	1 078 736	2 340 147	71,9
1974	739 987	640 285	1 069 117	2 449 389	69,8
1975	876 298	733 442	1 105 988	2 715 728	67,7
1976	1 053 265	724 808	1 568 273	3 346 346	68,5
1977	1 289 796	833 948	1 882 556	4 006 300	67,8
1978	1 435 608	948 744	2 133 323	4 517 675	68,2
1979	1 465 468	1 184 305	2 351 655	5 001 428	70,7
1980	1 321 865	1 086 625	1 755 138	4 163 628	68,2
1981	1 344 937	1 272 954	2 217 692	4 835 583	72,2
1982	1 456 898	1 232 880	2 256 222	4 946 000	70,6
1983	1 603 567	1 446 315	2 542 162	5 592 044	71,3
1984	1 980 610	2 797 210	3 917 148	8 694 968	77,2
1985	2 181 753	3 093 599	5 095 169	10 370 521	79,0

Source : Données 1964-1977 compilées par la Commission Reisman; données 1978-1985 compilées par le ministère de l'Expansion industrielle régionale.

TABLEAU 5.8

Industrie de l'automobile, transactions choisies[1] de comptes courants et de comptes de capital entre le Canada et les États-Unis 1981-1984

Genre de transaction	1981	1982	1983	1984
	(en millions de dollars canadiens)			
Importations américaines du Canada[2] :				
Voitures	5 145	7 170	8 973	13 085
Camions, etc.	3 142	3 946	4 437	5 880
Pièces	4 151	4 902	7 056	10 885
Pneus et chambres à air	286	406	419	-
Total	12 724	16 424	20 885	29 850
Importations canadiennes des États-Unis[3] :				
Voitures	3 719	2 877	4 886	6 085
Camions, etc.	1 339	873	1 129	2 039
Pièces	9 230	9 683	11 359	15 791
Pneus et chambres à air	165	147	225	-
Total	14 453	13 579	17 599	23 915
Transferts nets dans le commerce des marchandises	-1 729	+2 845	+3 286	+5 935
Autres transactions choisies de compte courant	- 583	- 868	- 485	-1 323
Transfert net, compte courant	-2 312	+1 977	+2 801	+4 612
Transactions au compte de capital				
Transfert net, compte de capital	+ 778	- 31	-1 283	+ 107
Transfert net, compte de capital et compte courant	-1 534	+1 946	+1 518	+4 719

1. Les éléments contenus dans l'exposé ne représentent pas la gamme complète des transferts de capital et des transferts courants se rapportant à l'industrie de l'automobile, mais ils sont un ensemble d'éléments importants. On doit tenir compte de cette précision en lisant les soldes.

2. Les valeurs sont converties en fonction d'une moyenne mensuelle du taux de change à midi.

3. Les frais d'outillage spécial appliqués aux pièces importées des États-Unis sont exclus.

TABLEAU 5.8 (suite)

Ce tableau présente des données sur les transactions aux principaux comptes courants et comptes de capital entre le Canada et les États-Unis dans le secteur de l'automobile. Il couvre les quatre principaux constructeurs automobiles au Canada et d'autres fabricants canadiens de pièces et d'accessoires d'automobiles.

Le but de l'exposé n'est pas de montrer l'incidence de la balance globale des paiements en vertu des accords sur les produits de l'automobile puisque, à part les coûts de transport international qui sont généralement exclus de la valeur déclarée des véhicules et des pièces, les effets du commerce avec les pays du tiers monde et d'autres secteurs de l'économie ne sont pas couverts.

En identifiant les membres de l'industrie de l'automobile aux fins du présent tableau, on a accordé une attention particulière aux fabricants qui résident au Canada et dont les produits peuvent faire l'objet de statistiques sur le commerce de marchandises. En plus de couvrir les constructeurs, les données couvrent aussi les manufacturiers et fournisseurs oeuvrant dans le secteur après-vente de l'industrie de l'automobile (là où les enquêtes sur la balance des paiements permettent de les identifier).

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 5.9

Variations prévues en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce pour les droits ad valorem de la nation la plus favorisée, articles tarifaires 43803-1 et 61815-1

	1983	1984	1985	1986	1987
Automobiles et véhicules automobiles toutes catégories, trolleybus électriques sans rails et châssis pour tous ces véhicules (article n°43803-1)	12,1	11,4	10,7	9,9	9,2
Pneus et chambres à air entièrement ou partiellement en caoutchouc (article 61815-1)	13,9	12,9	12,0	11,1	10,2

6. EMPLOI

TABLEAU 6.1

Emplois liés à l'industrie de l'automobile au Canada
1964-1985
(milliers)

Année civile	Assemblage de véhicules automobiles (CTI 323)	Carrosseries de camions et de remorques (CTI 324)	Pièces et accessoires d'automobiles (CTI 325)	Tissus et accessoires d'automobiles (CTI 188)	Total
1964	34,3	4,4	30,5	1,3	70,5
1965	39,8	5,8	35,3	1,9	82,8
1966	40,7	6,3	37,6	2,7	87,3
1967	38,7	6,7	37,7	2,6	85,7
1968	39,6	6,8	37,3	3,1	86,8
1969	42,3	8,2	40,4	4,1	95,0
1970	37,5	8,4	36,4	3,7	86,0
1971	41,0	10,1	41,3	4,3	96,7
1972	41,9	14,2	41,4	5,2	102,7
1973	45,2	14,8	48,8	5,8	114,6
1974	47,1	15,2	45,9	5,7	113,9
1975	43,4	14,4	41,2	4,8	103,8
1976	46,6	14,0	46,2	5,6	112,4
1977	50,6	12,6	48,6	6,5	118,3
1978	52,3	13,6	52,1	6,9	124,9
1979	52,6	14,8	49,8	6,6	123,8
1980	43,9	12,9	41,0	6,3	104,1
1981	43,4	12,1	44,7	7,2	107,4
1982	42,7	8,6	41,1	6,3	98,7
1983*	44,4	11,5	55,2	4,5	115,6
1984*	49,5	12,5	56,9	4,9	123,8
1985*	50,4	13,5	60,3	5,1	129,1

* A compter de mars 1983, les données sur l'emploi sont fondées sur une enquête-échantillonnage plutôt que sur les données des entreprises comptant au moins 20 employés comme c'était le cas avant 1983. Par conséquent, on ne peut comparer les données de 1983 aux données habituelles sur l'emploi.

Source : Statistique Canada.

TABLEAU 6.2

Emplois liés à l'industrie de l'automobile aux États-Unis 1972-1985 (milliers)

Année	Véhicules automobiles et équipement total (CTI 371)	Véhicules automobiles (CTI 3711)	Carrosseries de camions et d'autobus (CTI 3713)	Pièces et accessoires (CTI 3714)	Pièces d'automobiles embouties (CTI 3465)
Moyenne annuelle					
1972	874,8	415,2	46,1	383,0	104,5
1973	976,5	461,6	51,3	429,9	110,9
1974	907,7	416,2	54,8	402,7	95,5
1975	792,4	375,3	45,5	352,5	82,1
1976	881,0	415,9	43,7	399,0	99,5
1977	938,0	439,8	47,5	424,3	110,0
1978	977,1	451,5	51,4	443,6	114,0
1979	994,6	464,2	45,8	444,4	115,0
1980	788,8	368,1	39,7	349,5	95,3
1981	788,7	358,7	37,0	363,3	93,7
1982	704,8	321,3	31,1	325,4	82,0
1983	772,7	363,1	31,8	344,2	88,6
1984	867,2	389,4	40,4	388,0	99,3
1985	873,4	402,5	37,8	388,9	102,3

Source: Bureau of Labor Statistics des États-Unis.

Fondé sur la classification type des industries (CTI), moyenne annuelle pour 1972-1985.

TABLEAU 6.3

Ventilation des établissements producteurs de pièces d'automobiles du Canada par nombre d'employés, 1984

Nombre d'employés	Nombre d'établissements	Pourcentage du total des établissements	Valeur des livraisons (en millions de dollars)	Pourcentage du total des livraisons
moins de 100	324	69.4	783.9	9.4
100-500	117	25.1	2 379.1	28.5
500 ou plus	26	5.5	5 194.9	62.1
Total	467	100.0	8 357.9	100.0

Source : Statistique Canada.

7. USINES D'ASSEMBLAGE DE VÉHICULES ET DE FABRICATION DE PIÈCES AU CANADA

TABLEAU 7.1

Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société/de l'usine	Principaux produits
Colombie-Britannique		
Burnaby	Freightliner of Canada Ltd.	Camions
Kelowna	Western Star Trucks Inc.	Camions
North Vancouver	Pacific Truck and Trailer Ltd.	Camions
Manitoba		
Winnipeg	Flyer Industries Ltée	Autobus
	Motor Coach Industries	Autobus
Nouvelle-Écosse		
Halifax	Volvo Canada Ltée	Automobiles
Ontario		
Brampton	American Motors (Canada) Ltd.	Automobiles
Chatham	International Harvester Canada	Camions
Oakville	Ford Motor du Canada Ltée : Usine d'assemblage d'automobiles	Automobiles
	Ford Ontario Truck Plant	Camions
Oakville	Mack Canada Inc.	Camions
Oshawa	General Motors du Canada Ltée : Usine d'assemblage d'automobiles	Automobiles
	Usine d'assemblage de camions de GM	Camions

TABLEAU 7.1 (suite)

Principales usines d'assemblage de véhicules automobiles et de fabrication de pièces au Canada

Emplacement	Nom de la société/de l'usine	Principaux produits
Ontario (suite)		
Mississauga	Ontario Bus Industries Ltd.	Autobus
Scarborough	Usine de fourgonnettes de GM	Fourgonnettes
Saint-Thomas	Ford Motor du Canada Ltée	Automobiles
Windsor	Chrysler Canada Ltée : Usine d'assemblage d'automobiles	Petites fourgonnettes
	Pillette Road Plant	Fourgonnettes et familiales
Québec		
Saint-Eustache	Usine d'autocars, division diesel de GM	Autobus
Sainte-Thérèse	Canadian Kenworth Company (division de Paccar Canada Ltée)	Camions
Sainte-Thérèse	General Motors du Canada Ltée	Automobiles
Pointe-Claire	Prévost Car, Inc.	Autobus

Source : Compilé à partir des renseignements fournis par les entreprises, la société des fabricants de véhicules à moteur et Statistique Canada.

TABLEAU 7.2

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Usines internes		
American Motors (Canada) Inc.	Sarnia (Ont.)	Blocs et moulages
Chrysler Canada Ltée		
Usine de garnitures	Ajax (Ont.)	Panneaux de portières; coussins et dossiers de siège
Usine de moulage d'aluminium	Etobicoke (Ont.)	Pistons, carters de pompes à eau, boîtes de transfert
Ford Motor du Canada Ltée		
Usine de verre de Niagara	Niagara Falls (Ont.)	Glaces d'automobiles
Usine d'Essex	Windsor (Ont.)	Moteurs V-6
Usine de moteurs Ensite #1	Windsor (Ont.)	Moteurs V-8
Usine de moteurs Ensite #2	Windsor (Ont.)	Machinerie associée aux moteurs et pièces embouties
Usine de moulage	Windsor (Ont.)	Moulages de fer
Usine d'aluminium d'Essex	Windsor (Ont.)	Moulages d'aluminium
Philco Ford	Don Mills (Ont.)	Postes de radio et composantes électroniques
General Motors du Canada Ltée		
Usine de fabrication	Oshawa (Ont.)	Pièces embouties, batteries, radiateurs, ensembles d'instruments, matières plastiques, jantes
Fonderie	St. Catharines (Ont.)	Moulages métalliques (ferreux et non ferreux)

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Usine d'essieux	St. Catharines (Ont.)	Essieux, freins à disque, bougies, suspensions avant, pièces de boîtes de vitesses
Usine de moteurs	St. Catharines (Ont.)	Moteurs V-6 et V-8
Usine de garnitures	Windsor (Ont.)	Ensembles de garnitures, revêtements de portes
Usine de transmissions	Windsor (Ont.)	Boîtes de vitesses automatiques pour tractions avant
Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers (principales usines)		
AP Parts of Canada	Rexdale (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
Budd Canada Inc.	Kitchener (Ont.) Winnipeg (Man.)	Châssis, chauffe-bloc
Canadian Fram Limited	Chatham (Ont.)	Pièces anti-pollution, systèmes de refroidissement
Certified Brakes	Rexdale (Ont.)	Garnitures de freins à disque, plaquettes de freins, pièces de circuit hydraulique
Groupe Continental du Canada	Amherstburg (N.E.) Brampton (Ont.)	Pièces embouties, ressorts
Hayes-Dana Inc.	St. Catharines (Ont.) et Barrie (Ont.)	Arbres de transmission, châssis, essieux
Kelsey-Hayes Canada Ltd.	Windsor (Ont.) St. Catharines	Roues, pièces de freins

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Fabricants indépendants appartenant à des intérêts étrangers (principales usines) (suite)		
Kralinator Filters	Cambridge (Ont.)	Filtres à huile, à essence et à air
Motor Wheel Corporation of Canada Ltd.	Chatham (Ont.)	Roues, jantes et boudins
Rockwell International du Canada ltée	La Colle (Qué.) Tilbury (Ont.) Gananoque (Ont.) Mississauga (Ont.) Bracebridge (Ont.) Chatham (Ont.) Milton (Ont.)	Ressorts à boudins, freins, pièces embouties, pièces en plastique
Standard Tube Canada Ltd.	Woodstock (Ont.)	Pièces d'essieu
Standard Products Canada	Stratford (Ont.)	Bourrelets étanches, supports de moteur et de carrosserie
TRW Canada, Div. des produits Thompson	St. Catharines (Ont.)	Pièces de direction, soupapes, dispositifs électro-mécaniques
Varta Batteries Ltd.	Lachine (Qué.) Scarborough (Ont.) St. Thomas (Ont.) Winnipeg (Man.) Richmond (Man.)	Batteries
Walker Canada	Cambridge (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
Compagnies appartenant à des intérêts canadiens		
A.G. Simpson Co. Ltd.	Toronto (Ont.) Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Ahoy Industries Inc.	Richmond (C.-B.)	Tuyaux de sortie d'échappement pour camions

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Compagnies appartenant à des intérêts canadiens (suite)		
Amcan Castings Ltd.	Hamilton (Ont.)	Moulages
Asbestonos	Montréal (Qué.)	Pièces de freins et de transmissions
Butler Metal Products Co. Ltd.	Cambridge (Ont.)	Pièces embouties
CAE Industries Ltd.	St. Catharines (Ont.) Montréal (Qué.) Welland (Ont.) Vancouver (C.-B.)	Moulages en métaux non ferreux et en alliages légers
Canadian-General Tower Ltd.	Cambridge (Ont.)	Tissus pour sièges
Crila Plastic Industries Ltd.	Bolton (Ont.)	Garnitures
Do Ray Lamp Company (Canada)	Toronto (Ont.)	Éclairage et matériel de sécurité pour camions
Dominion Auto Accessories Ltd.	Toronto (Ont.)	Éclairage, rétroviseurs et clignotants de sécurité
Fabricated Steel Products Ltd.	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Fleck Manufacturing Company	Tillsonburg (Ont.) Huron Park (Ont.)	Faisceaux de câblage
Huron Steel Products	Windsor (Ont.)	Pièces embouties
Kendan Manufacturing Ltd.	Windsor (Ont.)	Pièces de moteur diesel
Keystone A&A Industries Ltd.	Richmond (C.-B.)	Roues et enjoliveurs
Magna International Incorporated	Markham (Ont.)	Pièces embouties, de plastique, moteurs et instruments

TABLEAU 7.2 (suite)

Liste partielle des principales usines de pièces d'automobiles au Canada

Nom de la société/usine	Emplacement	Produits
Compagnies appartenant à des intérêts canadiens (suite)		
National Auto Radiator Manufacturing Co.	tindsor (Ont.)	Pièces embouties
Stelco Inc. (pièces seulement)	Gananoque (Ont.) Toronto (Ont.)	Pièces de fixation et pièces forgées
Tamco Ltd.	Windsor (Ont.)	Leviers des vitesses, changeurs de vitesse
Thrush Incorporated	Rexdale (Ont.)	Silencieux, tuyaux de sortie d'échappement et tuyaux d'échappement
Tridon Ltd.	Burlington (Ont.) Oakville (Ont.)	Colliers de serrage, clignotants électroniques, balais d'essuie-glace
Produits cellulaires Waterville	Waterville (Ont.)	Produits de caoutchouc, tableaux de bord rembourrés
Woodbridge Foam Corporation	Toronto (Ont.)	Ensembles et éléments de caoutchouc-mousse

Une liste complète des fabricants de pièces canadiens peut être obtenue de l'Association des fabricants de pièces de véhicules automobiles.